

RUOTECLASSICHE

TUTTOCLASSICO

Moto, trattori, camion, corriere

BETA

La resurrezione della Lancia

BRITISH QUINTET

Austin Healey «100»
Healey «Silverstone»
Jaguar «XK 120»
Morgan «Plus 4»
Triumph «TR 2»

Spediz. in a.p. - 45% - art.2, comma 20/B, legge 662/96 - Filiale di Milano



50 PAGINE IN OMAGGIO
GARECLASSICHE
i Signori del Volante



è in edicola
Barcellona-Costa Brava

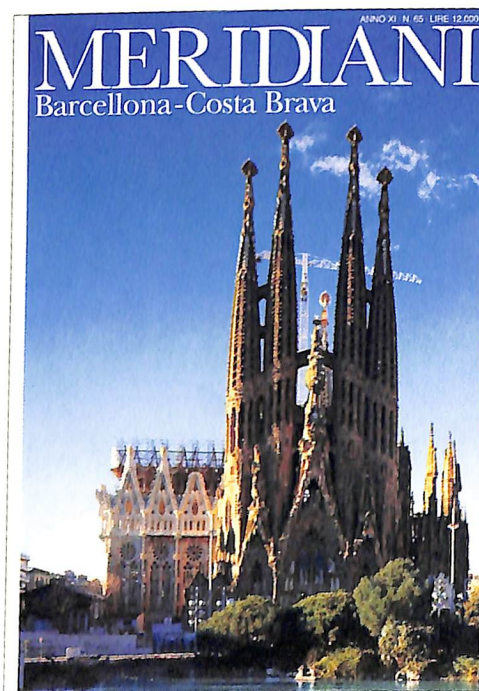
IL PERIODICO EDITORE



E' in edicola
MERIDIANI, la rivista
monografica da collezionare,
unica in Italia
per prestigio e completezza
di informazioni.
Una rivista ricca di immagini
affascinanti, ma anche di notizie
e di preziose cartine.
Questo numero è dedicato
a BARCELLONA-COSTA BRAVA

MERIDIANI

LO SPLENDORE DELLE IMMAGINI, LA SEDUZIONE DELLE PAROLE



Nelle immagini dei più grandi fotografi
e nelle parole di famosi scrittori scoprirete:
BARCELLONA È BARCELLONA
GENTE DELLA RAMBLA
LE PIETRE CHE CANTANO
INNAMORARSI SULLA COSTA BRAVA
CUCINA ALLA CATALANA
IL PITTORE DELLA FELICITÀ
SEGUENDO GAUDÍ
e tanti altri inediti
reportages

EditorialeDomus

**LE NOTTE "BRAVE"
DI BARCELLONA**



FEBBRAIO 1998

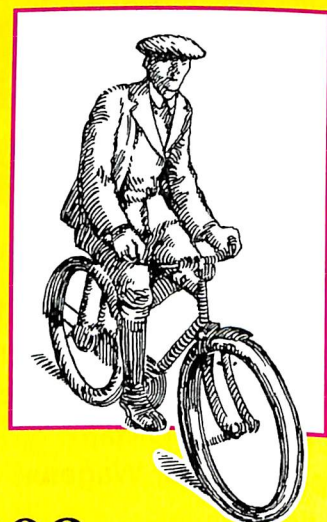
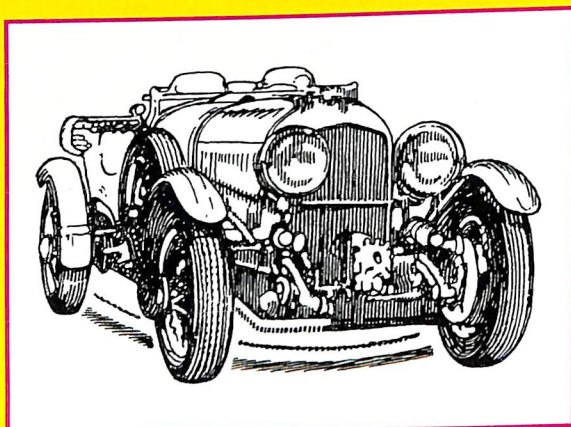
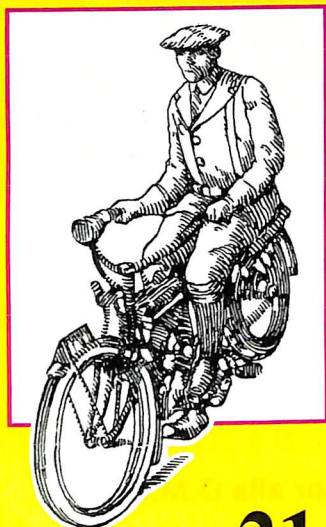
Sommario

- 5 Editoriale
- 8 Gino Rancati - Appunti di un cronista
- 12 Gennaro Forgione - Burocrazia
- 14 Franco Varisco - Testimone oculare
- 16 Le regine del passato
Opel «Doktor Wagen»
- 26 British Quintet
La sfida tra cinque spider inglesi
- 36 Test a test
Alfa Romeo «Giulia Sprint GT» - Porsche «912»
- 44 Primi passi
Alfa Romeo «Alfetta GT/GTV»
- 52 Storia di ieri
Lancia «Beta»
- 62 Protagonisti
Flaminio Bertoni
- 66 Musei
Michelin a Clermont-Ferrand
- 68 Dossier
Lancia «Stratos»
- 76 Anniversari
35 anni del Club Anciens Pilotes F.1
- 84 Classic shop
- 86 Classiche domani
Honda «Civic CRX1.6i 16V / V-TEC»
- 92 Fatti & Persone
- 98 Rutine classiche
- 99 TUTTOCLASSICO**
- 100 Motoclassiche
Regolarità anni Settanta
- 108 Trattori
O.M.P. «Ursus 55»
- 114 Storia
Dalla Italtractor alla O.M.P.
- 116 Autobus
Fiat «626RNL» Aeronautica d'Italia
- 122 Musei
I pompieri di Milano
- 125 L'intervista
Dario D'Ambrosio
- 126 Tecnica
I motori Bagnulo
- 128 Auto e arte
Il tenore Carlo Bergonzi
- 132 Posta
- 137 IL MERCATO**
- 137 Osservatorio economico
- 137 Consigli per gli acquisti - Alfa Romeo «Duetto»
- 138 Dieci gradi di valore - Come si calcola il prezzo
- 139 Quotazioni automobili
- 152 Quotazioni fuoristrada
- 153 Quotazioni motociclette
- 158 Vendo & Compro
- 178 La scheda per le inserzioni

MOSTRA SCAMBIO

GRANDE FIERA

AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA



21-22 FEBBRAIO 1998

PARCO ESPOSIZIONI DI NOVEGRO

MILANO LINATE/AEROPORTO ➔

con il patrocinio di **RUOTECLASSICHE**



Per informazioni e iscrizioni
COMIS LOMBARDIA
c/o Parco Esposizioni di Novogro
Via Novogro - 20090 Segrate (MI)
tel. 02/70200022

EDITORIALE INTERNAZIONALE MILANO S.p.A.
PRESIDENTE **Giovanna Mazzocchi Bordone**

**DIREZIONE, REDAZIONE,
AMMINISTRAZIONE E PUBBLICITÀ**

Via Achille Grandi, 5/7 - 20089 Rozzano (Milano)
Telefono 02-824721 - Telefax 02-57500132/57500416

SERVIZIO ABBONATI: tel. 02-82472380 (ric. autom.)
segreteria telefonica 02-82472315 fax 02-82472383
e-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it

PERIODICO MENSILE: febbraio 1998
In questo numero la pubblicità non supera il 45%

DIRETTORE RESPONSABILE

Marco Centenari

REDAZIONE

Marco Di Pietro (capo redattore)
Vittorio Venino (capo servizio)
Alfredo Albertini, Carlo Di Giusto, Federico Robutti,
Gianfranco Stefanelli (responsabile grafico)

VIDEOIMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Maria Teresa Tricarico

DISTRIBUZIONE PER L'ITALIA

A. & G. Marco
Via Fortezza, 27 - 20127 Milano - Tel. 02-25261

DISTRIBUZIONE INTERNAZIONALE

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (Mi) - Tel. 02-575.12.575
Fax 02-575.12.606 - Telex 315367 AIEMH

UN NUMERO 10.000 lire

BACK ISSUES US \$ 13

Fascicoli arretrati L.15.000. Modalità di pagamento: in contrassegno (contributo spese di spedizione L.3.000); con carte di credito American Express, CartaSi, Diners, Visa; con assegno non trasferibile intestato a Editoriale Internazionale Milano S.p.A.; versamento sul conto corrente postale numero 668202 intestato a Editoriale Internazionale Milano S.p.A., Via Achille Grandi 5/7 - 20089 Rozzano (Milano), indicando sulla causale i numeri di *Ruoteclassiche* desiderati. Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie, telefonando ai numeri 02/82472455-82472357; fax 02/82472590; e-mail: uf.vendite@edidomus.it.

ABBONAMENTO ANNUALE (11 NUMERI)

Italia 90.000 lire

ANNUAL SUBSCRIPTION (11 ISSUES)

US \$ 105 ordinary mail

US \$ 119 air mail

I versamenti possono essere effettuati sul conto corrente postale numero 56700206 intestato a *Ruoteclassiche* - Editoriale Internazionale Milano - Ufficio Abbonamenti, via A. Grandi, 5/7 - 20089 Rozzano (MI). Pagamento con le seguenti carte di credito: American Express, Carta Si, Diners, Visa. Gli abbonamenti possono avere inizio da qualsiasi mese: il pagamento deve essere effettuato anticipatamente.

AGENTI PUBBLICITÀ PER L'ITALIA:

Piemonte/Valle d'Aosta (province di Torino, Cuneo, Asti e Aosta): Luciana Polcari, via Monte di Pietà, 15 - 10122 Torino, tel. (011) 5619265. **Piemonte** (province di Novara, Vercelli, Alessandria, Biella): Enrico Vecchi, tel. (02) 82472450-(0335) 6442667. **Lombardia** (province di Sondrio, Como, Lecco e Varese): Marco Ronaghi, via Prampolini 8, 28037 Domodossola, tel. (0335) 277224 fax (0324) 241686. **Liguria:** Silvana Bianchi, via A. Manuzio, 16/18A - 16143 Genova, tel. (010) 512986. **Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige:** Nicoletta Paperetti, via Cigolo, 15 - 35123 Padova, tel. (049) 651983-fax (049) 651735. **Emilia Romagna:** Massimo Verni, via Matteucci, 20/2 - 40137 Bologna, tel. (051) 345369-345925. **Toscana:** Promomedia, via Buonvicini, 21 - 50132 Firenze, tel. (055) 573968-580455. **Marche:** Simona Santi viale Italia, 7 61034 - Fossombrone tel. (0721) 716741 fax. (0721) 715950. **Lazio e Campania:** Interspazi, viale Trastevere, 228 - 00153 Roma, tel. (06) 5806368-5819853. **Abruzzo e Molise:** Associati Leader, piazza Progresso, 3/1 - 64020 San Nicolò a Todino (TE), tel. (0861) 588808. **Umbria:** Zupicich & Ass.ti, via Orefici, 4 - 06123 Perugia, tel. (075) 5727895. **Sicilia:** MPM Franco Marrone, via Notarbartolo, 4 - (90141) Palermo tel. (091) 6252045 fax (091) 6254987. **Sardegna:** Giampiero Apeddu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari tel. 070-43491

FOTOLITO Fotlito 73, Via Gramsci, 17

20070 Borghetto Lodigiano (LO) - Tel. 0371-269041

STAMPA Rotolito Lombarda

Via Roma, 115/A - 20096 Pioletto (MI) - Tel. 02-921951

In esclusiva per l'Italia i testi di MOTOR-KLASSIK,
Vereinigtes Motor-Verlage GmbH, Stoccarda e MOTOR CLÁSICO,
Luike Editor S.A., Madrid

REGISTRAZIONE del Tribunale di Milano n. 709 del 26-10-1987



Il libretto di circolazione la potenza non è indicata, né in kW, né in CV. Niente, solo i CV fiscali, che oggi, non servono più. Come fare allora per pagare il bollo della nostra «Appia» 2ª serie anno 1957? Certo, la potenza la conosciamo, dai libri, dalle schede tecniche, dai vecchi numeri di *Quattroruote*: 44 CV, a memoria, così come sappiamo che la 1ª serie ne aveva 38 e la 3ª serie 48. Moltiplichiamo allora 44 per 3680 lire e fanno 162.000 lire. Ma sarà giusto? Quei 44 CV erano dichiarati dalla Casa, secondo le norme di allora, che generalmente erano Cuna, almeno per la Lancia. Ma c'erano anche le norme Din, per le macchine tedesche, e poi c'erano le Sae, le Dgm. Insomma, per non sbagliare abbiamo telefonato all'Acì. Con gentilezza ci chiedono la targa del veicolo, consultano seduta stante il computer, ma... la casella corrispondente è vuota. Evidentemente il problema esiste, anche per loro. Senta, ci dicono, ci dia il numero di telefono e la chiameremo fra una decina di giorni. E se invece di dieci ci chiamano fra quindici giorni? Rischiamo di non fare in tempo. E allora? Come? Come non averci pensato prima: l'Asì, perbacco! Lì sanno tutto e noi siamo soci. Telefoniamo, ma la gentile signorina confessa di non saper proprio nulla. Faccia domanda di esenzione, ci dice. Sì, ma se la faccio, posso non pagare? No, per quest'anno è tardi, doveva farla a dicembre. E allora come faccio, se devo pagare ma non so quanto? Il problema l'abbiamo poi risolto come spieghiamo a pag. 92. Però vorremmo ricordare che *Ruoteclassiche* si batte per l'esenzione automatica dalla tassa di possesso per tutte le vetture con oltre 30 anni e che l'Asì, invece, si è fermamente opposto a tale ipotesi. Almeno si attrezzino per dare una mano ai soci. Basta poco.

Marco Centenari

HANNO COLLABORATO:

Ippolito Alfieri, Lucio Berzioli, Claudio Binella, Fabio Carletti, Giancarlo Catarsi, Massimo Condolo, Elvio Deganello, Luca Delli Carri, Gaetano Derosa, Max De Stefano, William Dozza, Gennaro Forgione, David Giudici, Otto Grizzi, Donatella Guerrini, Furio Oldani, Andrea Olivero, Sergio Pagliardini, Giancarlo Perini, Gino Rancati, Giorgio Sarti, Tommaso Valinotti, Franco Varisco, Gianluigi Vignola

FOTOGRAFIE:

Agenzia Renel, Alfredo Albertini, Ippolito Alfieri, Archivio Auto Italiana, Archivio Lancia, Archivio Perini, Archivio Quattroruote, Archivio *Ruoteclassiche*, AutoMedia Agency, Marco Bedini, Lucio Berzioli, Giancarlo Catarsi, Collezione William Dozza, Collezione Andrea Olivero, Massimo Condolo, Elvio Deganello, Roberta De Ponti, Gaetano Derosa, Carlo Di Giusto, Farabolafoto, Gennaro Forgione, Maggi & Maggi, Giovanni Muzio, Franco Varisco

DISEGNI:

Giorgio Alisi, Archivio Quattroruote, Archivio *Ruoteclassiche*, Bruno Betti, Giulio Betti



Associato all'U.S.P.I.
(Unione Stampa
Periodica Italiana)



MOTORIZZAZIONI • 1.6 T.S.: 120 CV-CEE - 200 km/h • 1.8 T.S.: 144 CV-CEE - 210 km/h • 2.0 T.S.: 155 CV-CEE - 216 km/h

ALFA 156. LA SUA FORZA,



ALFA 156
AUTO DELL'ANNO 1998

È forza, è controllo, è Alfa Romeo. È Alfa 156, Auto dell'Anno 1998: la berlina che ridefinisce il concetto di auto sportiva. Alfa 156 nasce per essere una presenza forte sulla strada e, come ogni Alfa Romeo, il progetto è tutto orientato a privilegiare le sensazioni di guida. Una tecnologia all'avanguardia, con motori

potenti, ognuno ai vertici della propria categoria. Innovazioni assolute come i primi motori turbodiesel Unijet con iniezione diretta ad alta pressione (tecnologia Common-Rail). Al volante la prima percezione, immediata, è di essere al centro di tutto. Strumenti circolari, posizione di guida perfetta, sedili avvolgenti,

qualità dei materiali e delle rifiniture. La sensazione di sicurezza è confortata da una dotazione completa di airbag, cinture con pretensionatori e sistema antincendio FPS. La sorprendente tenuta di strada è garantita dall'equilibrio di sospensioni anteriori a quadrilatero alto e posteriori McPherson, la frenata è

Per prove e informazioni:

Numero Verde
167-156000

INTERNET: <http://www.alfa156.com> Alfa Romeo vi consiglia **SELENIA**

Informatevi dai Concessionari Alfa Romeo



2.5 V6 24V: 190 CV-CEE - 230 km/h • 1.9 JTD: 105 CV-CEE - 188 km/h • 2.4 JTD: 136 CV-CEE - 203 km/h

IL TUO CONTROLLO.

potente e modulabile grazie all'ABS a sensori attivi con EBD, di serie. Ma, soprattutto, la forza di Alfa 156 è di permetterti di controllare sempre la strada e le reazioni dell'auto in qualsiasi situazione, anche le più imprevedibili. Per te che ami guidare e ami le automobili. Alfa 156. La sua forza, il tuo controllo.

Per ricevere gratuitamente la videocassetta informativa sulla nuova Alfa 156, compilate e spedite il coupon in busta chiusa a: SCS, Casella postale 1388 - 10100 Torino. Informiamo (L. 675/96) che i dati saranno utilizzati per l'invio gratuito della videocassetta e per aggiornare la banca dati di Targa Service S.r.l. usata per fini commerciali/promozionali e marketing dei prodotti del gruppo Fiat. Se non desiderate dare il consenso all'aggiornamento della banca dati barrate la casella qui a lato.

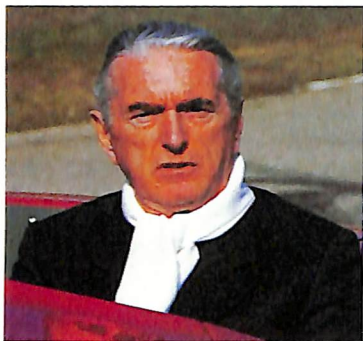
Cognome	_____
Nome	_____
Tel.	_____ Età _____
Professione	_____
Via	_____ N. _____
Località	_____
Provincia	_____ C.A.P. _____

sulle condizioni e i vantaggi del Programma Formula. **FORMULA**

Con Alfa 156 esordiscono: **Privilegio Alfa 156** e **Personal Driver** proposti dai Concessionari Alfa Romeo assieme a Toro Assicurazioni.

Cuore Sportivo





Ferrari ha sempre detto e scritto che era nato il 18 febbraio 1898, ma che suo padre era andato in municipio a denunciare la nascita il 20 a causa della fortissima nevicata che impediva di muoversi. Non molti anni fa un collega abile e curioso riuscì ad avere il certificato di nascita dal quale risultava che Enzo Anselmo Ferrari era nato il 24. Primo mistero: perchè cambiare la data di nascita?

Ora Ferrari avrebbe cento anni. Ne ha vissuti novanta e qualche mese, è diventato il personaggio che il mondo conosce, ha costruito e, chi ne segue il cammino, costruisce le granturismo più desiderate dai ricchi della terra. Ha vissuto da grande, ha sofferto per gli incidenti dei suoi piloti, ha portato la croce per la morte a 24 anni di suo figlio Dino, ha avuto un figlio fuori dal matrimonio, Piero, che gli assomiglia eccome. Dicono che i figli maschi assomigliano alla madre. Neanche in questo Ferrari ha obbedito a certe leggi della natura. È ricordato come un imperatore, la parola Ferrari è unica per il mondo intero.

Nella sua «carriera» Ferrari non è mai riuscito a vincere a Indianapolis, gara per la quale costruì, in tempi diversi, tre macchine: due hanno fallito l'impresa, la terza non ha mai lasciato Maranello. Come ha scritto in uno dei suoi libri, da ragazzo, mostrando una foto di Ralph De Palma, asso di Indianapolis e vincitore nel

Indianapolis: sogno proibito

Se fosse ancora in vita, Ferrari avrebbe compiuto in febbraio cento anni. Nei suoi novant'anni ha vissuto alla grande, ha ideato e costruito le auto più desiderate del mondo, nelle corse ha battuto tutti gli avversari, su tutte le piste del globo. Ma nel suo ricchissimo palmarés manca un trofeo: quello della 500 Miglia di Indy. Ci provò due volte negli anni Cinquanta e poi trent'anni dopo imbastì un terzo tentativo...

1915, disse all'amico della sua infanzia Peppino: «Io farò il corridore». E così fu.

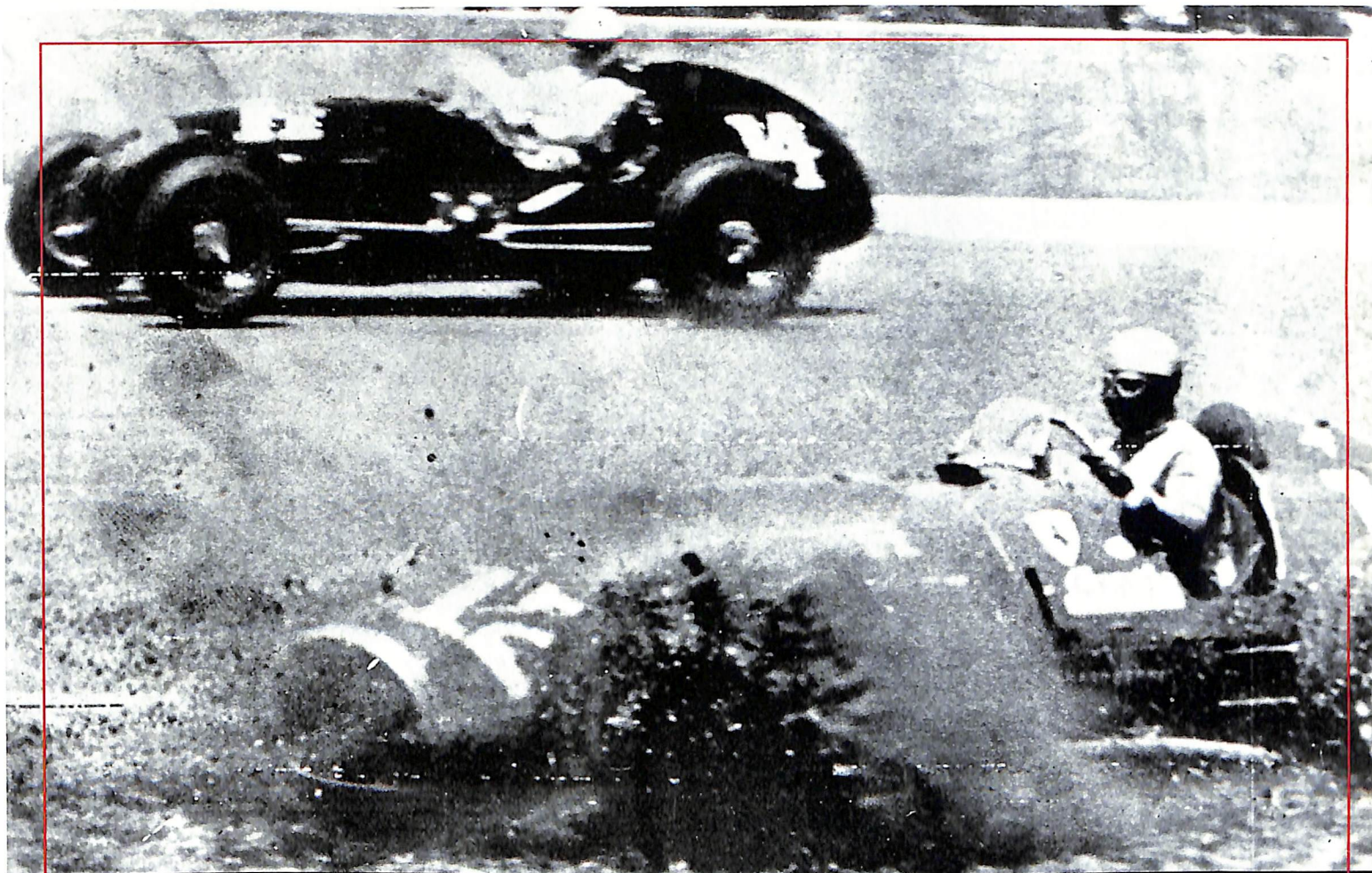
Nel 1952, Ferrari prepara la 500 Miglia: la macchina è la «375 Indy» con sei cilindri in linea e 377 CV a 6000 giri. Pilota Albero Ascari che nello stesso anno diventerà per la prima volta campione del mondo. Quando comincia il mondiale di Formula 1, il 18 maggio in Svizzera, Alberto non c'è perchè è in America a preparare la 500 Miglia. Nei quattro giri della qualificazione sorprende per la regolarità dei suoi tempi: tra il più veloce e il più lento dei giri soltanto 8 centesimi di secondo. Ma il catino ovale statunitense è un osso duro, specie per una macchina esordiente. Ascari parte bene e guadagna posizioni. Al quarantunesimo dei duecento giri giri è settimo, lotta da par suo, ma alla sua Ferrari si strappano i raggi del mozzo della ruota posteriore destra. Testa-coda, fortunatamente nessuno «scontro» con altri concorrenti, è inevitabile il ri-

tiro. La lezione è servita e per anni alla Ferrari non si parlerà più di Indianapolis.

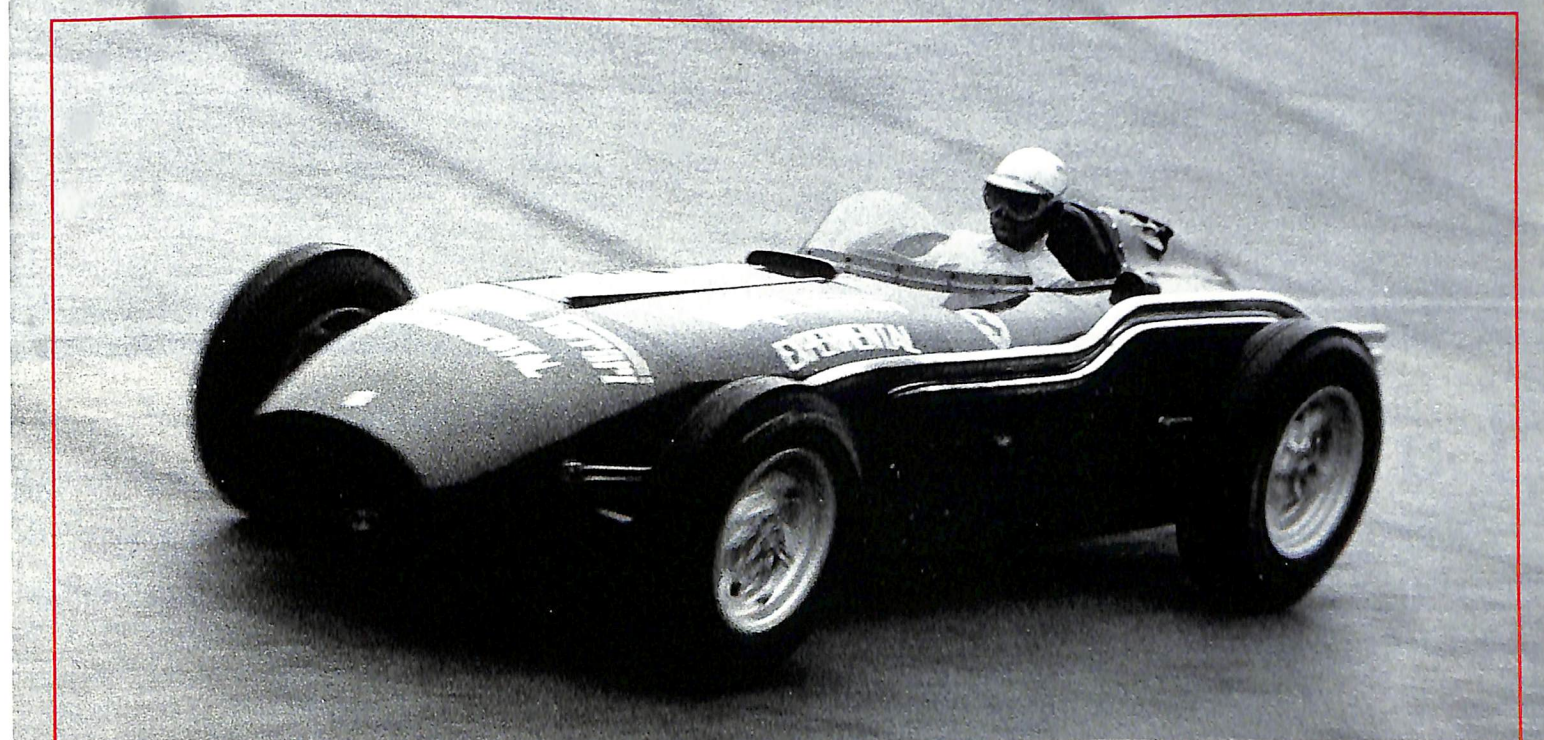
Nel 1956, il Commendatore appronta il motore per la Bardhal-Ferrari, costruita a Bologna dai fratelli Maserati (con il marchio OSCA). Ma lo fa forse contro voglia. Quando lo incontro, però, mi traccia con una biro rossa il disegno della pista, le sue distanze e le caratteristiche del motore: 6 cilindri, 3 carburatori Weber, cilindrata 4412 cm³, giri 5800/6000 con 382 CV. Velocità presumibile 300 chilometri orari. Cambio a due velocità. Consumo 30 litri per 100 chilometri. Serbatoio 186 litri, olio 24 litri. Ma la Bardhal-Ferrari, destinata a «cuor di leone» Nino Farina, campione del mondo 1950, non si qualifica neppure.

Rammento che un giorno, anni e anni dopo, conversando con Giovanni Agnelli, il presidente della Fiat mi disse: «No, Ferrari a Indianapolis non andrà più». E invece, come racconta Gianni Rogliatti nel suo «Ferrari Story», l'uomo di Maranello aveva sempre nella testa la corsa americana. Fu Franco Rocchi, mai abbastanza lodato e che purtroppo non è più tra noi, a convincersi che il regolamento fosse favorevole al motore turbo a doppio asse a camme in testa con cilindrata fissata a 2650 cm³. La Ferrari preparò anche un motore «312 boxer» della Formula 1 con cilindrata abbassata per rientrare nel regolamento di Indianapolis. Venne anche studiato un motore aspirato a 12 cilindri orizzontali e contrapposti di 4428 cm³. Ma nessuno di questi propulsori venne portato a termine.

Colpo di scena: nella conferenza stampa del 1986 Ferrari pone sotto gli occhi dei giornalisti un motore turbo a otto cilindri per Indianapolis. Nel 1987 la vettura è pronta, ma di essa non si saprà più nulla. Ora la si può ammirare nella Galleria Ferrari a Maranello. La voglia di lottare con gli americani sulla pista celeberrima dell'Indiana svanì con lui.



Indianapolis 1952: la Ferrari di Alberto Ascari, in settima posizione dopo 41 giri su 200, esce di pista per il cedimento del mozzo di una ruota.



Primavera 1956, circuito di Monza: Nino Farina collauda la Bardhal-Ferrari costruita dalla OSCA in vista della 500 Miglia di Indy.

Ovunque



Lancia δ

Siate voi stessi. Se affermate il vostro stile ed il vostro carattere sempre, fatelo anche quando scegliete che auto guidare. Lancia δ osservatela con attenzione. Il suo stile si è evoluto, la sua eleganza si è rafforzata grazie ad una maggiore armonia cromatica. Saliteci a bordo: scoprirete nuovi interni e tante piccole innovazioni. Ogni dettaglio afferma un preciso carattere: il suo, il vostro.

Suis...



FORMULA	Lancia delta 1.6 16v	Lire 393.000 al mese
	Lancia delta 1.8 16v V.V.T.	Lire 436.000 al mese
	Lancia delta 1.9 td	Lire 438.000 al mese

Esempio: Lancia delta 1.6 16v. Prezzo di listino L.29.450.000 esclusa A.P.I.E.T. Anticipo (35%) L.10.307.500. Pagamenti mensili (23) L.392.716. Versamento finale L.14.725.000. TAN 13,50% TAEG 15,46%. Spesa apertura pratica: L.270.000 + bolli.

Formula offre il Servizio Top Assistance (2 anni o 50.000 Km).

Lancia delta	1.6 16v	1.8 16v V.V.T.	1.9 td
CV CEE	103	130	90
Prezzo chiavi in mano*	29.450.000	32.700.000	32.850.000
*Esclusa A.P.I.E.T.			
Le vetture Lancia si acquistano anche con le soluzioni finanziarie SAVA			

Lancia  Il Granturismo



Esenzione automatica non è licenza di circolare

Ogni tanto cerchiamo di affrancarci dal compito ingrato (ma imprescindibile) di parlare di leggi e regolamenti. Ci capita quando troviamo spazio nell'affollata (e qualificata) area che propone i veri argomenti «doc»: i Personaggi, in particolare quelli meno noti alle cronache del loro tempo, e le Veterane, proposte in modo più emozionale che tecnico.

Abbiamo vissuto momenti indimenticabili cercando di scavare nell'animo di persone meravigliose come Baghetti, Sanesi, Taraschi, proponendoli nella loro profonda umanità, nella sincera e genuina passione che ha alimentato il loro impegno agonistico. E questi stessi sentimenti, che poi in definitiva giustificano il nostro mondo di appassionati che solo per alcuni è «business» o pura esibizione, si possono trovare anche nei piccoli e oscuri collezionisti. Il servizio e le interviste ai possessori delle Fiat «1100/103» apparso nel numero di gennaio di *Ruoteclassiche* è la recente testimonianza del vero contributo che si può dare al movimento.

Ognuno deve fare la sua parte ed essere al passo con i tempi. Noi ci proviamo, anche se tocchiamo con mano che la «burocrazia associativa» è spesso peggiore di quella pubblica.

Una prova? La proposta di delegare all'Asi le revisioni periodiche obbligatorie e i collaudi da noi proposta alla Motorizzazione Civile (nei termini riportati nei precedenti servizi) ha trovato quest'Ente favorevole in linea di principio. E ci fermiamo qui. Spingerci oltre non giova (è un campo che riguarda l'Asi e, per dirla col Presidente «all'Asi ci pensa l'Asi»). Ci risulta che alla Motorizzazione, con cui l'Asi ha proseguito rapporti diretti su questo tema, vogliono sapere «sinteticamente»

Qualcuno confonde l'esenzione automatica, da noi auspicata per auto con più di 30 anni, con l'abilitazione a circolare su strada. Dicono: se la tassa è automatica e l'Asi non controlla più il veicolo, chi mi vieta di aspettare i 30 anni o poi montare un bel diesel su una vecchia carcassa e andare in giro gratis? Attenzione: per circolare il controllo si impone comunque, perché è di legge la revisione (che noi vorremmo fosse l'Asi stesso a condurla)

Fino a 5 milioni di multa!

- Pesanti sanzioni (da 1 a 5 milioni di lire) per la mancata registrazione al Pra dei passaggi di proprietà.
- Maggiore tutela per il venditore, che non è più responsabile in solido con il compratore per questi adempimenti (modifica art. 94 Codice della strada).
- Sanatoria entro il 30 giugno 1998 per le violazioni commesse sino al 30 settembre 1997. Entro questo termine si possono regolarizzare, senza pagamento di alcuna sanzione pecuniaria, sia le trascrizioni al Pra non effettuate precedentemente nei termini, sia le partite fiscali in sospeso, ossia il mancato pagamento delle tasse automobilistiche dovute.

Sono queste in sintesi le novità introdotte dalla nuova Finanziaria.

È noto che per varie motivazioni molti «atti di trasferimento» (scritture private non valide per la trascrizione al Pra e anche atti notarili) rimanevano nel cassetto. L'onerosità delle trascrizioni, l'obbligo di consegnare le vecchie targhe, secondo le precedenti disposizioni (ora anche la vecchia targa è nazionale e non va cambiata se vi sono i documenti), il timore (infondato) del vecchio «redditometro», erano tra i motivi più frequenti che inducevano a non trascrivere al Pra. Ora si può approfittare della sanatoria.

E se manca l'atto notarile da trascrivere al Pra?

Il compratore e venditore (formale) possono stipularlo con firma consensuale (art. 2688). Ma attenzione: vi devono essere i documenti dell'auto. Inoltre dall'1/1/1999 con i riordini della disciplina dei tributi locali (art. 56) è sempre possibile, ma si paga un'imposta doppia.

con quali criteri operativi l'Asi intenderebbe assolvere questo «compito delegato». Anche a noi piacerebbe saperlo. Circa l'altra nostra proposta mirante alla esenzione automatica dalla tassa di possesso per le auto di oltre 30 anni stiamo procedendo nei termini di rito. Quando si parla di cose fiscali e del relativo

gettito lo Stato vuole i numeri. Presto saranno disponibili i dati, in corso di elaborazione, sul numero di auto interessate.

Su questo tema abbiamo già chiarito i motivi etici e i termini di diritto che lo giustificano. La maggioranza degli appassionati ha capito e sembra d'accordo e non solo per motivi venali di economi-

cià di fronte ai balzelli e agli oneri imposti dalle attuali norme. Anche qualche personaggio autorevole del mondo delle auto storiche incomincia a uscire allo scoperto (pur se molti preferiscono, per ovvi motivi di opportunità, e forse per non cadere in disgrazia, esprimersi in privato). Alvaro Schiavon, noto appassionato e già presidente della Commissione manifestazioni ci ha scritto una lunga lettera di adesione in cui afferma tra l'altro «...i soli 30 anni giustificano l'esenzione senza passare sotto le forche caudine dell'Asi che somiglia sempre più a un Ente esattore...» e ci ha autorizzato a rivelare questa sua posizione senza per questo venir meno al suo impegno associativo e verso il movimento (come prova una delle più belle manifestazioni che cura, la «Coppa d'Oro delle Dolomiti»). Per chi non avesse ancora capito, a chi ci ha obiettato che l'esenzione automatica darebbe via libera ai falsi o ai pasticci, tipo vecchie carcasse con motori nuovi o addirittura diesel libere di circolare senza pagare una lira e usate per interessi diversi dal fine collezionistico, ripetiamo: l'esenzione automatica da noi auspicata riguarda la tassa di possesso, non la libertà di circolare. Per la circolazione occorre la revisione! Stiamo attenti: a chi o a che cosa servirebbe un veicolo privo di valore storico perché contraffatto e privo della possibilità di circolare perché bocciato dall'Asi stesso alla omologazione/revisione (nel caso auspicato dalla delega all'Asi da parte della Motorizzazione), o comunque bocciato dall'Ispettorato (nel caso la delega non venisse concessa, o peggio, rifiutata dall'Asi)?

Gennaro Forgione



HOBBY & CO.

7° SALONE DEL COLLEZIONISMO

Dal 20 al 22
marzo '98

si riaccendono le passioni



AUTO E MOTO D'EPOCA • COLLEZIONISMO • SHOW MOTORISTICI

NEW

Hobby & Co. dedica, per la prima volta, un importante spazio alla sicurezza: Il piacere di guidare a tutta sicurezza

Mostra scambio di ricambi, documentazioni e modellismo per auto e moto d'epoca

Per la prenotazione degli spazi, rivolgersi a: F.lli Pellegrini
V.le Fuà Fusinato, 23/B o Casella Postale 32 - 45100 Rovigo
Tel. 0425/21266-31299 Fax 0425/22473-460256

Mostra tematica 1955-1975: venti anni di successi Alfa Romeo.
Le auto e gli uomini che hanno costruito il mito del Biscione.

6° Rally della Fiera per auto storiche Trofeo Challenge Hobby & Co.
Organizzazione: Associazione Storico Culturale Piero Taruffi Auto e Moto d'Epoca, Fiera Viterbo

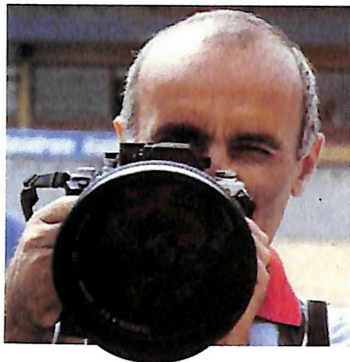
Fiera Viterbo s.r.l.: S.S. Cassia Nord, km. 88,200
Tel. 0761/353100 Fax 0761/250731



Dal 20 al 22 marzo 1998 Orari:
Venerdì 15 - 19 Sabato e Domenica 9 - 20

Con il patrocinio di
RUOTECLASSICHE



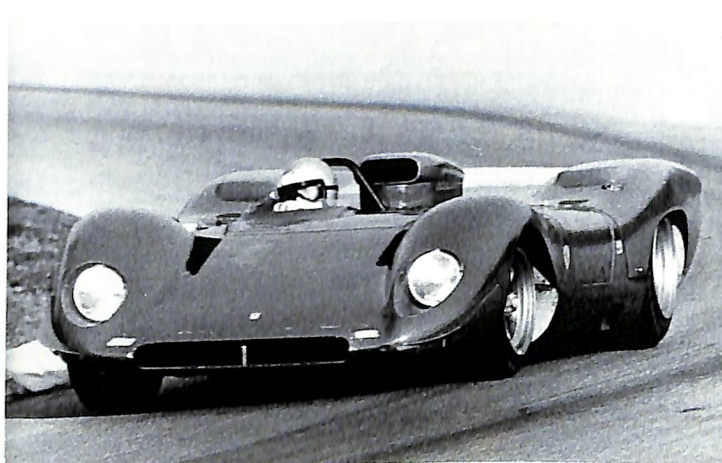


Splendida ma sfortunata

Sta per finire il 1968. Enzo Ferrari, dopo un'interruzione di due anni rinnova una vecchia tradizione. Con l'aiuto del buon Franco Gozzi, il suo braccio destro, chiama a raccolta un gruppo di giornalisti e addetti ai lavori per una Conferenza Stampa nella quale presenterà la sua nuova creatura. E quando si tratta, come in questo caso, di un'auto da corsa nata a Maranello, l'avvenimento diventa per tutti più interessante e «frizzante», grazie alla nota verve polemica e alla sagacia del Commendatore. Lui, il vulcanico costruttore delle auto più famose del mondo, all'inizio dello stesso anno aveva polemicamente annunciato che nessuna Ferrari avrebbe ufficialmente partecipato al Campionato Marche perché l'improvviso cambiamento dei regolamenti nel 1967, che limitava la cilindrata a tre litri, aveva di colpo mandato in pensione le leggendarie «330 P4».

Il costruttore modenese, come sempre ostinato nelle sue prese di posizione, mantiene la parola. Infatti per tutto il 1968 nessuna Ferrari Sport-Prototipo scende in pista per difendere il titolo. Una decisione presa per la prima volta da quando era stato istituito il Campionato Marche nel 1952. Arriva così il 14 dicembre 1968. Enzo Ferrari, come altre volte, tira fuori la sua sorpresa di fine anno, quella che lui, con buonumore, ama definire il re-

Il 1969 è per la Ferrari l'anno del ritorno alle competizioni di durata, polemicamente abbandonate un anno prima a causa dell'improvviso cambio dei regolamenti. Il 14 dicembre del 1968 il Commendatore convoca i giornalisti all'Hotel Real Fini di Modena per la presentazione della nuova vettura, chiamata «312 P», che gli addetti ai lavori definiscono «di una bellezza sconvolgente». Ma in pista, purtroppo non riuscirà ottenere risultati apprezzabili



galo di Natale. In un ampio salone dell'Hotel Real Fini di Modena fa la sua apparizione un'auto da corsa, naturalmente rossa, dall'aria molto aggressiva e dalla linea molto slanciata. Bella, anzi, bellissima tanto da accendere l'entusiasmo dei presenti, soprattutto quello dei due piloti: il neozelandese Chris Amon, seduto nell'abitacolo al volante, con tanto di abito scuro e cravatta e l'inglese Derek Bell. La guardano, l'ammirano, come se per un attimo si trovassero davanti a Miss Universo.

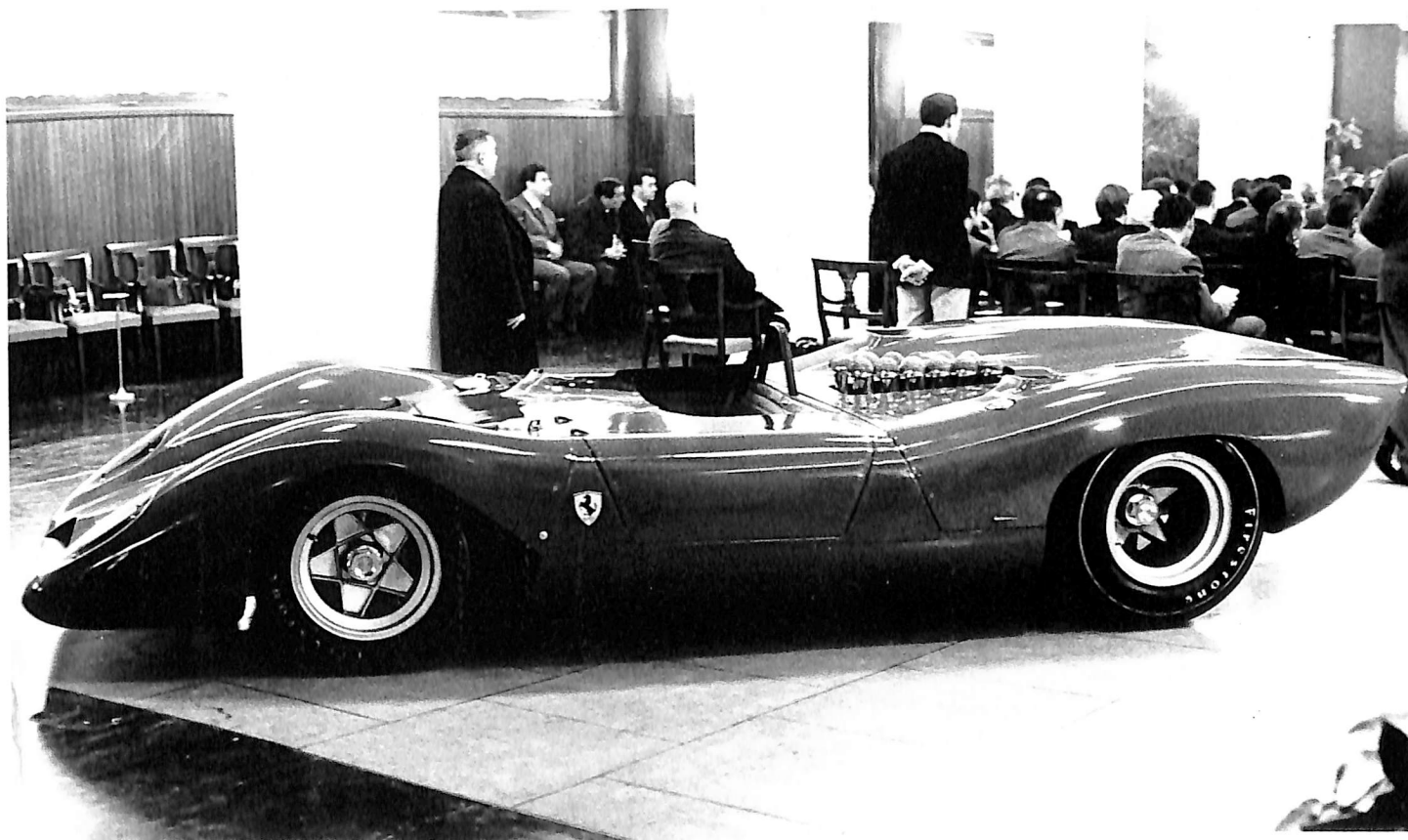
In pochi attimi gli invitati alla Conferenza Stampa sono d'accordo nell'affermare che si trovano davanti alla Ferrari da corsa più bella di tutti i tempi. Secondo Enzo Ferrari, invece, un'auto destinata alle competizioni di durata deve essere so-

prattutto veloce in curva e sui rettilinei, potente in accelerazione, ben frenata, deve stare in strada e deve essere affidabile, marciando senza problemi per ventiquattr'ore. Tutte queste cose servono per fermare quelli là, come simpaticamente Ferrari definisce gli avversari di questo periodo (Porsche, Alfa Romeo e Matra).

E poi, a chi gli fa i complimenti per la linea dell'auto, e che chiede se questa nuova «312 P» derivata strettamente dalla Formula 1 sia veramente la più bella tra tutte quelle nate a Maranello, Ferrari risponde: «La più bella è quella che dobbiamo ancora fare, vale a dire la prossima».

Per finire la giornata, Ferrari, nei panni di conferenziere (un ruolo in cui si è sempre trovato alla perfezione), per l'ennesima volta stupisce tutti con una precisazione: «Questa «312 P» richiede per la sua costruzione 10.086.930 lire di manodopera, pari a 3558 ore e di 9.674.230 lire di materiali. In totale 19.761.160 lire».

Purtroppo la bellissima «312 P» del 1969 non avrà una carriera agonistica fortunata.



*Due immagini della bellissima «312 P» modello 1969 durante la presentazione ufficiale all'Hotel Real Fini di Modena il 14 dicembre 1968.
Nella pagina accanto, la vettura effettua i primi giri di collaudo qualche giorno dopo sulla pista di Monza.*

Fräulein Doktor

Nel primi anni del Novecento, in Germania, l'automobile era ancora considerata come un «giocattolo per milionari». Finché sulle strade debuttò una compatta e affidabile utilitaria, costruita su misura per l'emergente classe media. La vettura ideale per i medici

di David Giudici

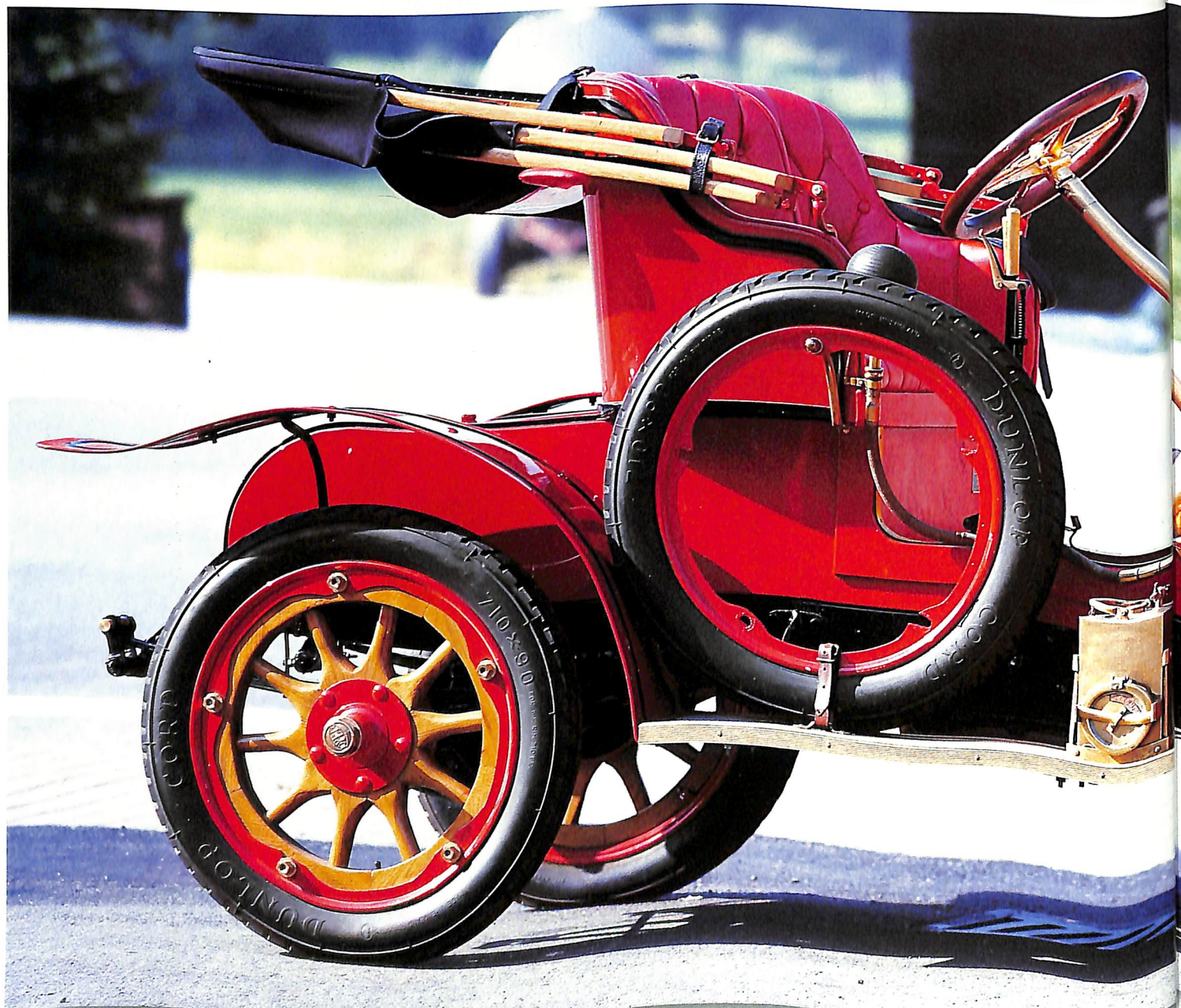
I successi agonistici d'inizio secolo furono uno stimolo per la produzione automobilistica di Casa Opel. Dal 1908 al 1909 questa subì un incremento del 70% (da 500 a 845 unità). La quota di mercato, 9444 veicoli in totale tra auto e furgoni in Germania, salì così al 9%. I trionfi nelle svariate gare di affidabilità dell'epoca contribuirono a dare lustro all'immagine del marchio: sono d'esempio la vittoria al «Prinz Heinrich Fahrt» nel 1909 oppure le partecipazioni a competizioni di livello internazionale, come il «Gran Premio del Kaiser» del 1907, dove la Opel (unica marca tedesca a classificarsi) giunse terza. Ma non era ancora questo il grande progresso. Anche se la Casa aveva già dato un importante contributo nel motorizzare le fasce alte della popolazione con i suoi modelli compatti «10/18 CV», le auto a motore erano ancora prevalentemente considerate «giocattoli per milionari», come sostenne Adam Opel in persona, guardando al futuro. Fino alla sua morte, avvenuta nel 1895, il fondatore della marca tedesca non nascose mai





una profonda avversione verso le nuove tecnologie. Tuttavia, in quei tempi, i circa 25.000 potenziali clienti - questo era grosso modo il numero dei componenti della classe abbiente nel 1910 - brindarono sorseggiando champagne al canto del cigno delle carrozze a cavallo. Erano gli unici, comunque, in grado di sborsare da 17 mila a 19 mila marchi per entrare in possesso di una Opel «24/40 CV», o capaci di investire la stratosferica somma di 22.500 marchi per accaparrarsi una landaulet 6 posti «33/60 CV». La lussuosa vettura di oltre cinque metri di lunghezza e più di due tonnellate di peso consentiva un utilizzo agevole sulle strade tortuose e irregolari, come quelle di campagna, ma gli stretti vialetti dei villaggi e delle piccole città erano del tutto impraticabili per la mastodontica automobile a sei posti. Soste forzate di questo tipo erano proibitive in certe situazioni, specialmente per i dottori, una categoria che aveva subito apprezzato il nuovo mezzo di locomozione. In casi di emergenza una manciata di minuti possono costare

la vita di un individuo. Le strade non asfaltate, né la neve né tanto meno la pioggia o una tempesta dovevano essere in grado di fermare l'intervento di un medico. Per le visite a domicilio era necessario mettere a punto una vettura veloce, facilmente manovrabile e capace di affrontare anche tratti accidentati o di fuoristrada. Doveva trattarsi, soprattutto, di un mezzo affidabile. Automobili di questo tipo, nel periodo della «Belle Epoque», purtroppo non ce n'erano. Si trattava di una situazione davvero critica. Proprio allora, i figli di Adam Opel, prese in mano le sorti dell'azienda alla sua morte, si accorsero di questa mancanza e misero a punto quella che verrà ricordata da tutti proprio come «l'auto del dottore». Si trattava di una piacevole e compatta due posti realizzata per andare incontro a queste esigenze; in pratica la vettura ideale per le nuove leve di professionisti: medici, veterinari, chirurghi, ma anche avvocati e altri ancora. La nuova Opel «8/14 CV» - come era stata ufficialmente



battezzata - era mossa da un motore due cilindri di 1029 cm³. La potenza massima di 14 CV, come riportava la sigla del modello (la cifra 10 identifica la potenza fiscale in vigore allora in Germania), era sviluppata a 1600 giri. Come per molte altre vetture della Casa di Russelsheim prima della grande guerra, anche la macchina del dottore era tecnicamente semplice ed estremamente facile da utilizzare. A quel tempo non vi era una gran quantità di garage specializzati. Ogni guidatore doveva essere in grado di curare da sé la manutenzione della vettura, nonché di rimetterla in moto in caso di un guasto improvviso. Visto che i motori al tempo erano tutti dotati di valvole laterali, non c'era bisogno di una testata rimovibile. Indossati i panni del meccanico chiunque, ciò nonostante, poteva prontamente accedere alle valvole dopo aver sbloccato i coperchi dei sigilli, in modo da poterle verificare e, se necessario, sostituirle. Erano previsti come optional anche alcuni attrezzi per intervenire su quelle di scarico o altri

ancora per facilitare l'avviamento del motore. Come l'arricchitore di miscela utile in caso di problemi nelle partenze, soprattutto con basse temperature. I cilindri erano al di fuori della fusione d'acciaio, mentre il basamento era completamente realizzato in leggero alluminio. Una pratica standard di Casa Opel, già prima della guerra, era testare e rodare le nuove unità al banco. Tutti i propulsori venivano inizialmente fatti girare, senza benzina, con una trasmissione a cinghia, per dieci-dodici ore e successivamente messi alla prova con il carburante per un'altra mezza giornata di seguito. Dopo questa fase di rodaggio tutti i componenti venivano analizzati. La meccanica era particolarmente messa sotto stress soprattutto per verificare lo stato dei pistoni e l'usura dei cuscinetti di banco. Se necessario, questi venivano sostituiti finché non si otteneva il massimo della resa, un procedimento assolutamente scrupoloso. Un'importante innovazione della Casa fu l'introduzione



Qui accanto, la «Doktorwagen» vista di profilo. In alto, la leva del cambio e quella del freno a mano. Sopra, il particolare di uno dei due fanali arretrati.

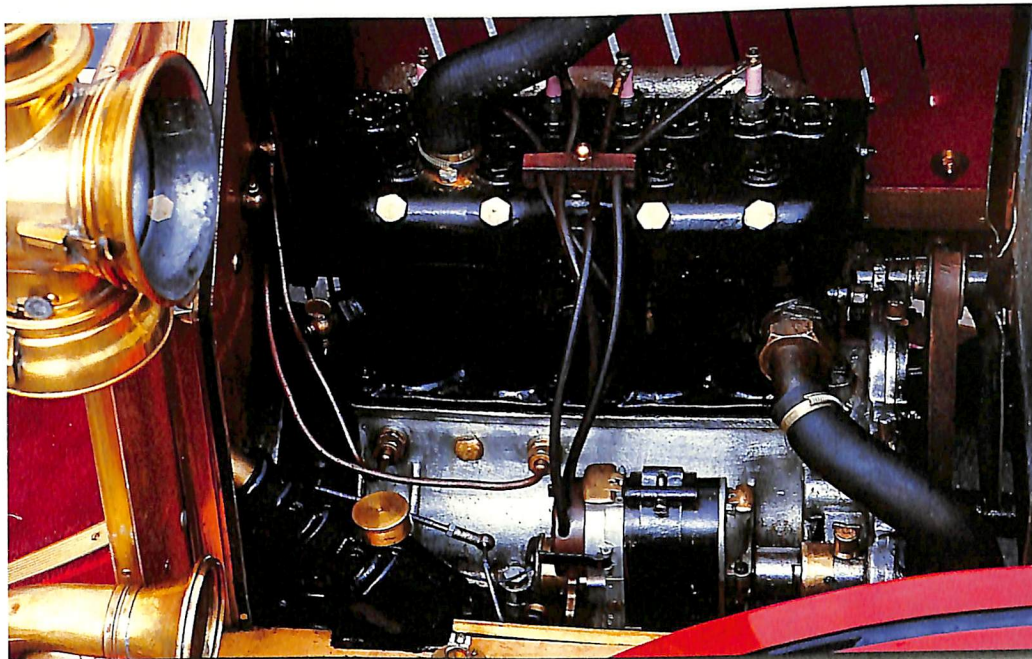
nel 1907 della lubrificazione a sbattimento su tutti i modelli. Una pompa convogliava l'olio motore dalla coppa ai cilindri, da dove prima veniva «sbattuto» mediante una piccola catena che comandava una paletta. Sulla «Doktorwagen», la potenza veniva trasmessa al cambio a tre rapporti, alloggiato sotto il pavimento della vettura, mediante una frizione con contralbero. Da qui, l'albero di trasmissione giungeva al differenziale dell'asse posteriore. Le marce venivano cambiate agendo su una leva posizionata all'esterno della vettura, nella parte destra. Il freno a pedale agiva direttamente sui tamburi delle ruote posteriori. All'epoca non erano previsti freni all'avantreno. L'assale anteriore rigido era realizzato con una resistente lega di acciaio forgiato. Quello posteriore, attaccato per il lungo tramite foglie di balestra semi-ellittiche, era ancorato a un telaio diritto attraverso un braccetto d'acciaio a «U». Una robusta ma sottile scatola di metallo era posizionata sotto il motore e il cambio allo scopo di proteggerne l'integrità da sassi vaganti e da altri oggetti pericolosi. Non era cosa rara per le strade di quei tempi: malgrado le ruote a raggi di legno larghe e alte 70 cm (i pneumatici misuravano 7.00x80), il fondo della

macchina era sottoposto a continui urti. I cerchi rimovibili (un sistema della Lübbes Oldenburg) facilitavano il cambio delle gomme. Anche questa era una significativa innovazione: la foratura di un pneumatico era all'ordine del giorno, causata dal vastissimo numero di chiodi di ferro di cavallo presenti sulle strade. Non c'erano porte. Per salire a bordo si sfruttavano eleganti e ampie pedane ribaltabili. Il guidatore e il passeggero prendevano posto su sedili, di pelle e imbottiti, un metro sopra il livello della strada. L'unica protezione per il cattivo tempo era una capottina di stoffa ripiegabile. Non si poteva chiedere di più per il modico prezzo (sensazionale per l'epoca) di 3950 marchi. Basti ricordare che la progenitrice della «Doktorwagen», la «10/18 CV» del 1908, costava 8500 marchi, più del doppio. Con un passo di 2130 mm e 1150 mm di carreggiata e un peso a vuoto di 325 kg, la «8/14 CV» era sicuramente la più maneggevole vettura di quei tempi. E probabilmente anche la più parca nei consumi: il motore utilizzava approssimativamente 7,5 litri di benzina per percorrere 100 chilometri (circa 13,5 chilometri con un litro). Meno soddisfacente l'utilizzo di olio: 7 litri per 100 km, ma nella

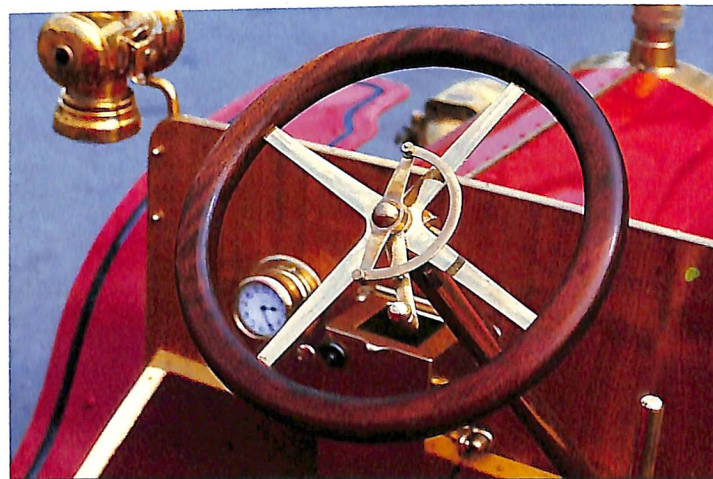
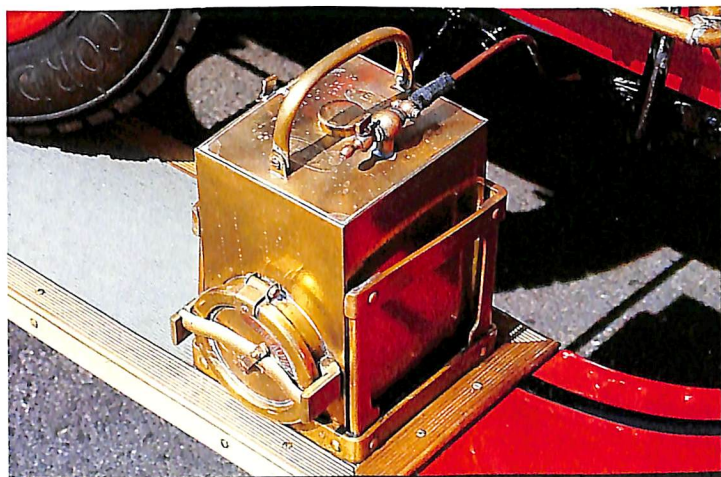


norma per le auto di allora. La velocità massima raggiungibile era di 50 chilometri all'ora, decisamente ragguardevole pensando allo stato delle strade dell'epoca. La macchina del dottore riscosse un enorme successo. Nell'arco di un solo anno la produzione venne raddoppiata: da 845 unità (1909) a 1615 (1910). I fratelli Opel riuscirono a ribaltare quanto sostenuto dal padre, trasformando il concetto di automobile da bene di lusso, riservato a pochissimi, a strumento alla portata di quasi tutti. E pure in qualcosa d'altro: il nome della Casa fu portato dai dottori della popolazione rurale sino al più remoto casale: «Molti di quei medici che si recavano a visitare i propri pazienti a cavallo o in bicicletta, ora arrivano con la "Doktorwagen". E dopo aver compilato la ricetta e dispensato le pillole, imboccano un sentiero facendosi largo tra i numerosi giovani del villaggio, che circondano l'auto meravigliati». Questo riporta un vecchio scritto di quei tempi. Ma anche chi si trovava al volante della macchina del dottore era entusiasta e ricopriva di elogi la piccola vettura: «Utilizzarla sui terreni più difficili, quelli che mi circondano più frequentemente, è straordinario per me. Il fatto che questa auto stia

riportando un tale glorioso successo è dovuto alla sua eccellente qualità costruttiva. Sulla base di queste caute e coscienziose considerazioni, posso raccomandare questa vettura a qualsiasi dottore, specialmente a coloro che sono obbligati a percorrere molta strada». Questo il ricordo di un medico dell'epoca. Al quale un altro collega aggiunse: «L'auto si lascia guidare con estrema facilità, ha sospensioni straordinarie e un abitacolo molto confortevole. Potrebbe addirittura funzionare senza conducente. Si fa estremamente in fretta a imparare a muoverla, e dona piacevolissime sensazioni». Con questo modello la Opel riuscì ad accedere a un nuovo target di acquirenti: quelli della classe media. Il punto decisivo della grandiosa affermazione fu naturalmente il favorevole prezzo d'acquisto. Era ovvio che con quella spesa non era lecito aspettarsi il confort di una lussuosa limousine chiusa (adatta a ogni condizione climatica). Ma la «Doktorwagen» era reperibile, sebbene in pochissimi esemplari, anche con altri tipi di carrozzeria. In quegli anni era abitudine realizzare solo il telaio, per avere successivamente abiti costruiti su misura da affermati carrozzieri. Ma rispetto a ciò, almeno nei primi tempi della



Nella pagina a fronte, la «8/14 CV» con la capottina alzata: la sola protezione contro il maltempo. Qui a sinistra, il piccolo bicilindrico di un litro con basamento in alluminio, e raffreddamento a liquido. La potenza di 14 CV consentiva all'utilitaria di Casa Opel di toccare i cinquanta all'ora. Nella foto in basso a sinistra, il generatore dell'acetilene per l'accensione dei fari, sotto il volante. La guida è a destra.

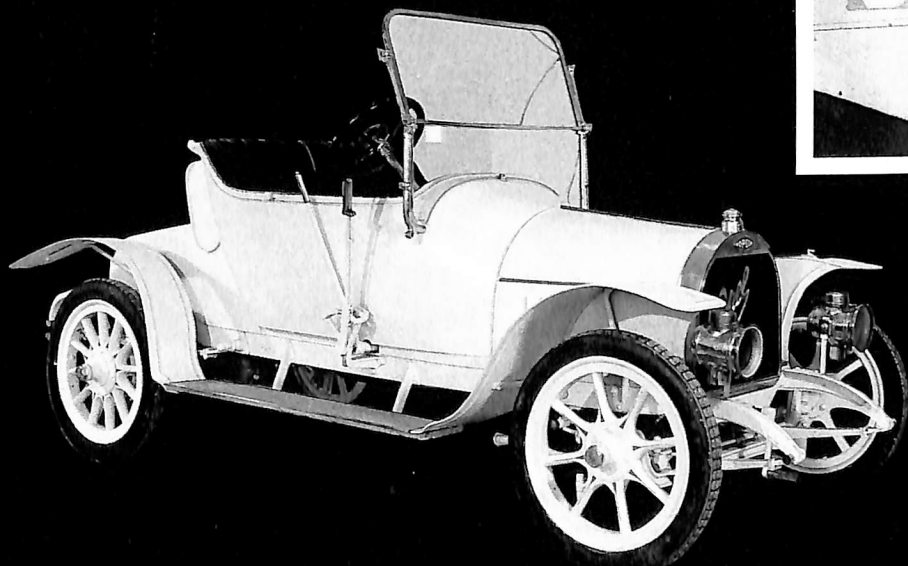
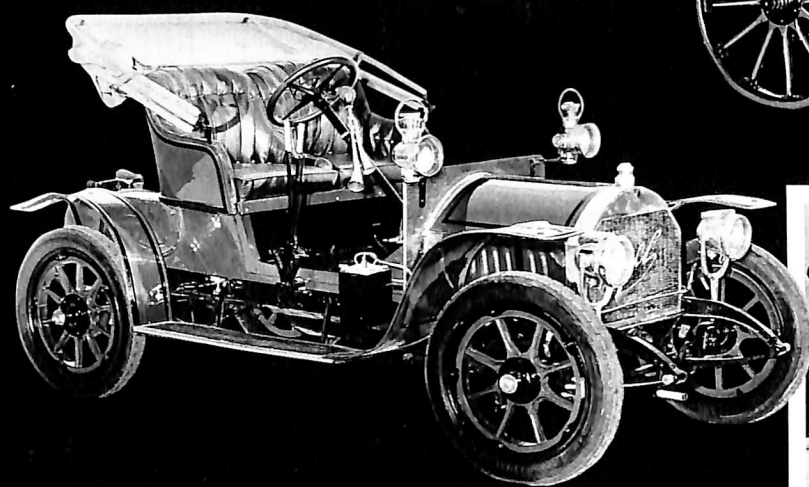
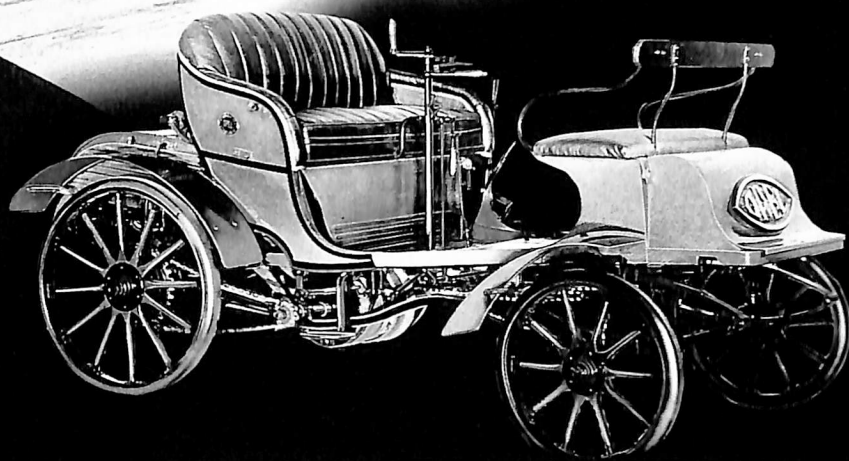
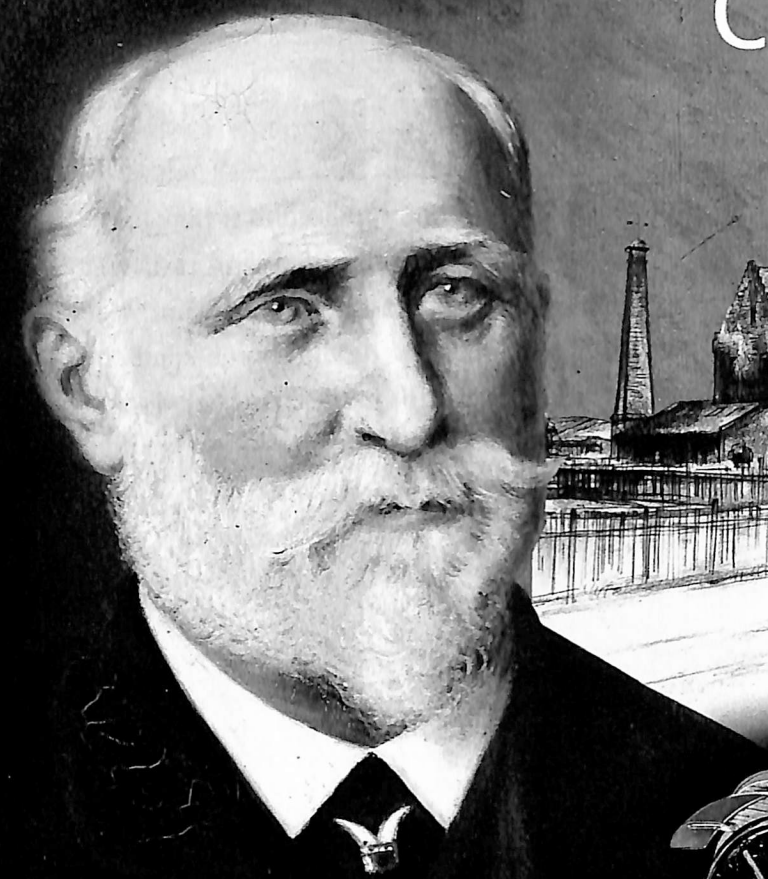


sua storia, la Opel vantava una posizione del tutto privilegiata: le automobili a Russelsheim erano un corpo unico e, a parte qualche componente che giungeva dall'esterno, dovevano essere prodotte completamente in Casa. Così anche la «Doktorwagen» poteva essere equipaggiata con allestimento tre posti o come una laundalette soltanto per espresso desiderio dei clienti. E si trattò comunque di un avvenimento eccezionale per le auto della marca tedesca. Ciò accadde a partire dal 1909, proprio con il debutto della «8/14 CV». Periodo in cui la Opel ordinò

carrozzerie alternative costruite da grandi firme già dell'epoca, come la Karmann di Osnabrück. Il risultato di questo binomio fu un piccolo capolavoro: lo stilista creò un magnifico corpo vettura chiuso battezzato «City Coupé». Un esperimento di successo seguito da altri progetti che, in contrasto con la produzione di serie, puntavano alla realizzazione di berline chiuse, con pochi elementi in comune con le forme originarie. Ma si sa, a quei tempi le auto scoperte erano le versioni più povere, più economiche. Oggi, invece, la situazione è del tutto ribaltata. □



Cent'anni di auto a Russelsheim



Un ritratto di Adam Opel, in alto, il fondatore della Casa tedesca. Accanto, un disegno mostra l'aspetto della fabbrica all'epoca. Proprio dove oggi vengono prodotte le auto del marchio ora di proprietà della General Motors. Qui sopra, la vittoria alla «Prinz Heinrich Fahrt» del 1909, e, in successione, la prima Opel, nata nel 1898, la «8/14 CV» (vista da dietro nella pagina a lato) e la «5/12 CV» del 1912, una biposto a 4 cilindri.

*Se hai la passione
del tempo libero,
questa sarà
una rivelazione.*

FIAT PALIO W

Segui l'istinto. Fai quello che ti piace. Mettici tutta la tua energia. Fiat Palio Weekend ti dà il massimo spazio. La capacità di carico è grandiosa all'interno - fino a 1.540 dm³ - ma ha il senso della misura all'esterno - 4,13 metri di lunghezza - per non toglierti nulla



Lubrificazione specializzata **SELENIA** MOTOR OIL

EEKEND. LA TUA ENERGIA.

in agilità. I suoi motori ti danno solo soddisfazioni: Fire 1242 multipoint 73cv, Torque 1.6 multipoint 16v 101cv, Turbodiesel 1.7 69cv. Le caratteristiche di sicurezza attiva e passiva superano i più severi standard europei: scocca ad elevata rigidità, cellula

abitacolo indeformabile, barre di protezione laterale, doppio airbag e ABS a richiesta. L'aspetto fisico è decisamente atletico: frontale grintoso, fianchi muscolosi, linea dinamica. Fiat Palio Weekend: la tua energia ha trovato la sua dimensione.

WWW.FIAT.COM



LA PASSIONE CI GUIDA.

FIAT



BRITISH QUINTET

Austin Healey «100» - Healey «Silverstone» - Jaguar «XK 120» - Morgan «Plus 4» - Triumph «TR 2»

Le inglesi? Sono fatte così

di Gianluigi Vignola



Primi anni Cinquanta: l'industria britannica produce alcuni tra gli spider più belli, diventati oggi pezzi di alta collezione. I proprietari di cinque modelli scelti tra i più significativi se li sono scambiati in un'inedita prova in pista giudicandone pregi e difetti. Ecco il loro verdetto

Austin Healey «100»



Jaguar «XK 120»



Circa cinquant'anni fa, in piena ricostruzione, molto prima del boom economico, chi ha avuto la disponibilità economica, un gusto anti-convenzionale, un pizzico di snobismo anglosassone e abbastanza spirito per mostrarsi su una spider in quei momenti difficili, si è immancabilmente posto le domande a cui hanno risposto i protagonisti nella nostra prova, che è consistita nel far guidare a cinque appassionati altrettante prestigiose roadster inglesi costruite tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio degli anni Cinquanta per eleggere simbolicamente la migliore. Indubbiamente la vettura più famosa del gruppo è la Jaguar «XK 120», presentata nel 1948 al Motor Show di Londra. La

sua innovativa e purissima linea ne fa ancora oggi una delle vetture inglesi più ambite dai collezionisti. La «XK 120» inizialmente è stata prodotta solo per l'esportazione e principalmente per il mercato americano. Fu poi disponibile, in minore misura, anche in tutto il resto del mondo per soddisfare una precisa esigenza del mercato che richiedeva una vettura aperta dichiaratamente sportiva e al tempo stesso di grande immagine. Una vettura da non usare solo in pista e che conferiva al suo proprietario distinzione e classe consentendogli di emergere dal panorama delle grigie berline dell'epoca. Nel 1952, invece, Sir John Black, presidente della Standard Triumph, allettato dal successo di vendita negli USA della Jaguar «XK 120» e della MG «TD»,

decise di avviare la progettazione di una nuova vettura sportiva a due posti. Del progetto fu incaricato Walter Belgrove, con il mandato di realizzare a tempo di record una carrozzeria che riducesse al minimo i costi di produzione dei pannelli di acciaio, basandosi sul motore 2 litri Vanguard, già di proprietà della Triumph, e sul telaio della «Flying Nine». Il risultato fu un prototipo, chiamato «TR 1», dal passo corto e con la ruota di scorta a vista sulla parte posteriore che venne presentato nell'ottobre del 1952 a Londra.

La vettura definitiva, denominata «TR 2» e con il telaio modificato da Ken Richardson, venne presentata nel marzo dell'anno successivo al salone di Ginevra e non differiva sostanzialmente dal prototipo. Rimase in produzione fino al 1955 raggiungendo una produzione totale di 8628 esemplari.

Donald Mitchell Healey era già molto noto come pilota di rally, quando comprese con una forte intuizione di marketing, che per vendere le sue auto il migliore veicolo pubblicitario erano le corse. Per questo motivo e per pura passione sportiva, realizzò sul telaio delle sue berline una maneggevole barchetta a ruote scoperte che debuttò nell'Alpine Rally del luglio del 1949, utilizzando la collaudata meccanica e il motore quattro cilindri Riley.

Di Healey «Silverstone» ne vennero costruiti interamente a mano soltanto 105 esemplari in un anno e mezzo, per soddisfare le richieste dei piloti che correvano in tutto il mondo. Questa sportiva inglese di razza partecipò all'International Trophy Meeting di Silverstone, alla Targa Florio, ad alcune edizioni della Mille Miglia e a moltissime altre gare lottando testa a testa contro le «XK 120». Alla sua guida si alternarono oltre allo stesso Donald Healey, Tony Rolt, Tommy Wisdom e innumerevoli piloti dilettanti nelle gare statunitensi.

La marca che prima di tutte aveva aperto il mercato delle roadster sportive economiche dal look aggressivo e dalle prestazioni povere di confort era stata però la Morgan, che con il modello «Plus Four» dotato del motore Standard Vanguard continuava a mantenere fedeli i propri appassionati fin dal lontano 1936. La produzione avveniva in un'atmosfera di vero e proprio piccolo atelier fin dal 1910, lasciando immutata la tecnica costruttiva tipica dell'anteguerra che prevedeva il telaio

separato dalla carrozzeria che appoggiava a sua volta su una struttura in legno. La Morgan «Plus 4» veniva costruita completamente a mano, ma grazie a una gestione estremamente oculata poteva essere immessa sul mercato a un prezzo concorrenziale.

La nascita dell'Austin Healey «100», dove «100» sta a indicare la velocità massima espressa in miglia orarie, è legata all'iniziativa di Leonard Lord, presidente della Austin, che dopo averne visto il prototipo allo stand della Healey al salone di Londra concluse la sera stessa un accordo per produrre la vettura in scala industriale. L'intuizione di Donald Healey si rivelò geniale al punto che la produzione totale raggiunse le 72.000 vetture nell'arco di 13 anni. La «100», progettata anch'essa per il mercato USA, ricalcava ancora la collaudata formula anglosassone di una meccanica semplice e affidabile, recuperata dalla Austin «A 90 Atlantic» con il suo motore a quattro cilindri in linea ad aste e bilancieri, rivestita da una carrozzeria innovativa dalle linee purissime.

Consentire ai cinque proprietari delle vetture coinvolte nella nostra prova di prendere confidenza con le altre quattro vetture e permettere loro di guidarle a sufficienza per poter esprimere giudizi omogenei non è stata impresa facile. Prima del test ogni driver ha istruito a turno gli altri quattro piloti, spiegando i comandi e descrivendo le caratteristiche delle vetture. Tre su cinque avevano la guida a destra e una l'innesto delle marce invertito: un compito difficile quindi svelare in pochi minuti i segreti di guida e i piccoli accorgimenti accumulati in anni di esperienza per evitare brutte figure agli altri piloti, senza sottovalutare il rischio di vedere «maltrattato» da qualche manovra improvvida il proprio oggetto di culto.

La prova è stata condotta su una pista chiusa al traffico, su un tracciato tortuoso che alternava alle curve alcuni brevi rettilinei. Un percorso che ha consentito di mettere in rilievo la maneggevolezza e la tenuta di strada piuttosto che le prestazioni, anche per attenuare la differenza tra le varie cilindrate.

Al termine di ogni sessione di prova ciascun pilota ha riportato su una scheda tipo che avevamo preparato in precedenza le sue valutazioni sulla vettura provata. Riportiamo i vari giudizi nelle pagine successive, ciascuna delle quali è dedicata a una vettura.



Healey «Silverstone»



Triumph «TR 2»



Morgan «Plus 4»



Austin Healey «100»

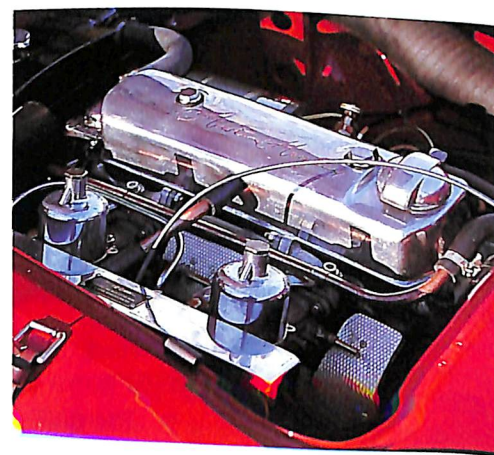
Austin-Healey

Mauro Piantelli «Dopo qualche iniziale difficoltà a trovare i giusti innesti della leva del cambio, la vettura balza in avanti grazie alla risposta pronta e potente del motore. Lo sterzo preciso permette di inserirsi facilmente in ogni tipo di curva e di mantenere la traiettoria desiderata anche con la macchina in derapata. Belli ed essenziali gli interni, originale e perfettamente adeguata alla macchina la livrea bicolore. Una spider assolutamente divertente in ogni situazione».

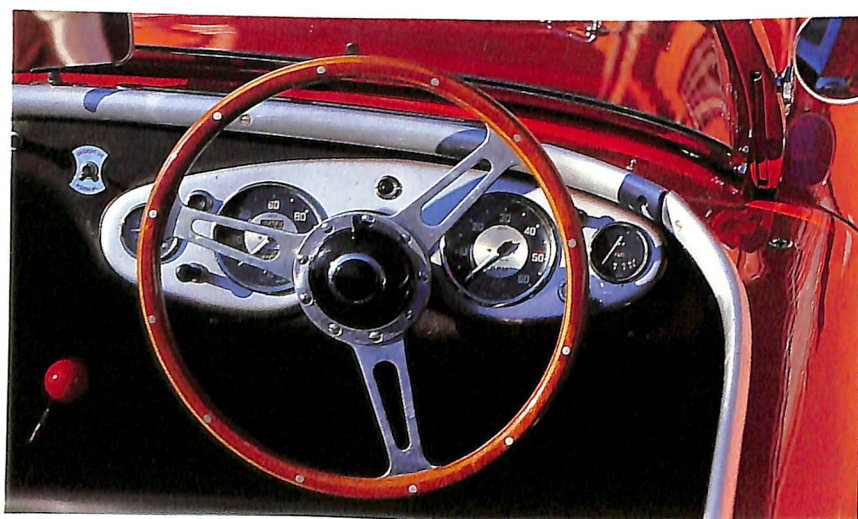
Giorgio Ghisletti «Dieci e lode per il motore grintoso ed elastico, ottima anche la tenuta di strada, con la vettura che ad un aumento della richiesta di prestazioni tende a diventare sovrasterzante in modo molto progressivo. Considerata la vocazione sportiva della vettura i sedili trattengono bene in curva e i comandi sono

al posto giusto. La linea è un sapiente mix di aggressività e rigore di forme. Su questa macchina il divertimento è assicurato, perché è facile da guidare e ha un comportamento sincero».

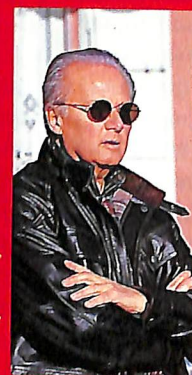
Michele Muzii «Generose le prestazioni di questo motore: in curva la macchina scende in modo drammaticamente piacevole, sembra che l'avantreno sia sull'asfalto asciutto mentre il retrotreno rotoli su uno strato di gomma da masticare... Piacevole lo sterzo, sempre morbido e progressivo. Il posto di guida non permette regolazioni ed è adatto solo a un pilota di corporatura snella, alto e dotato di gambe lunghissime. I profili in alluminio che bordano l'abitacolo richiamano le costruzioni aeronautiche e accentuano la purezza della linea. Condurre questa macchina dà sensazioni indimenticabili».



Giorgio Marchi «Il motore è potente ed elastico a tutti i regimi. La "100" dà sensazione di grande sicurezza con il suo comportamento sempre prevedibile a tutte le andature. Buoni i freni che dovrebbero poter rispondere bene anche in situazioni al limite. Qualche problema di adattamento al cambio per la posizione inconsueta delle marce. Ma per i rimanenti aspetti che riguardano gli interni, la linea e il divertimento il giudizio non può che essere entusiastico».



Il proprietario



Fabrizio Pasquero

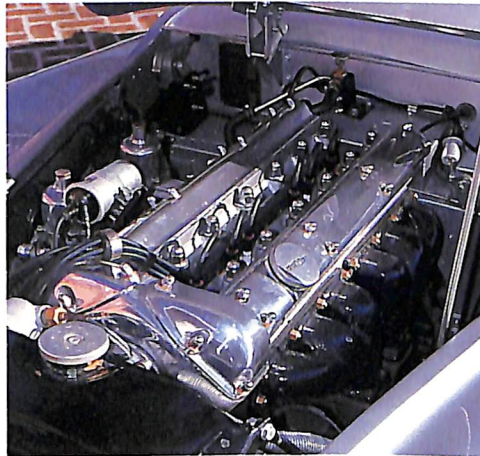
Giornalista e ideatore di «Nonsolomoda», ha 61 anni dichiarati con malcelata soddisfazione. La sua passione per gli oggetti di culto non poteva non estendersi alle auto d'epoca, di cui possiede molti esemplari. L'Austin Healey è la sua marca preferita ed è uno dei soci fondatori dell'Austin Healey Register Italia. La «100/4» è stata acquistata nell'89 e restaurata da Borghi. Le occasioni per usarla sono rare: la sua professione gli lascia infatti pochissimo tempo.



Jaguar «XK 120»

Giorgio Marchi «Devo riconoscere che il motore è molto potente, ma la macchina nel suo insieme è molto pesante e alla fine si guida sempre in stato di apprensione, accentuato dall'apparente vacuità dello sterzo e dalla scarsa prontezza dei freni. Il volante è troppo grande e in curva si riesce a rimanere ancorati al posto di guida soltanto grazie alla presenza affianco di un passeggero che occupa il resto del sedile. La linea della carrozzeria è assolutamente affascinante e gli interni sono di gran classe. Credo tuttavia che la vettura sia troppo impegnativa per poter garantire un reale divertimento di guida».

Mauro Piantelli «Il motore è pronto, potente ed elastico, adatto sia a un uso turistico sia agonistico. Pesante e poco preciso invece lo sterzo che rende la guida sportiva veramente impegnativa anche a



causa di un eccessivo appoggio del retrotreno nelle curve strette. Un po' lunghi i freni. La linea è invece sportiva ed elegante al tempo stesso, così come i lussuosi interni che sacrificano tuttavia la posizione di guida, per me un po' infossata. In definitiva, una gran turismo di impronta

sportiva ma che va conosciuta bene per poter essere apprezzata».

Michele Muzii «Pastoso e ricco di nobile potenza il motore, durissimo in ogni situazione lo sterzo. I freni, considerata la mole della vettura, sono invece abbastanza presenti. Il confort è quello del salotto di casa, peccato che il sedile tenda a spostarsi sotto sforzo. Esteticamente la «XK 120» può essere definita soltanto con una parola: eccezionale».

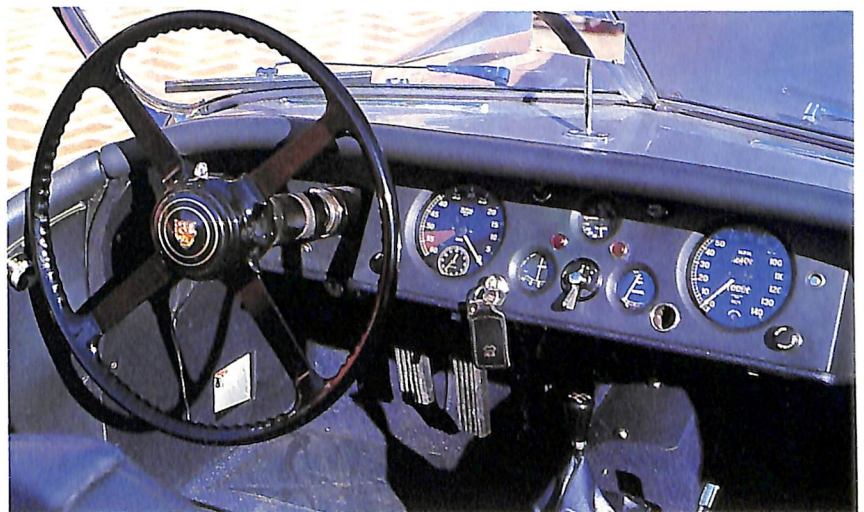
Fabrizio Pasquero «Buona la risposta del motore, la coppia trasmette adeguatamente il piacere del sei cilindri. La vettura è però pesante ed è difficile seguire una traiettoria e poi mantenerla. Probabilmente ciò è dovuto alle sospensioni che dimostrano tutta la loro età. Scomodo entrare e sedersi al posto di guida. Una volta seduti, poi, quando si solleva il piede per azionare la frizione la coscia viene trattenuta dal grande volante. Fantastica la linea, che fa di questa auto il simbolo del collezionismo. Gli interni sono tipicamente Jaguar e la pelle ben lavorata ha il classico profumo. Difficile tuttavia divertirsi a fondo portandosi dietro tutto quel peso...».

Il proprietario



Giorgio Ghisletti

La sua inclinazione naturale per il design (ha 40 anni e fa il grafico industriale) non poteva che orientare la scelta sulla prima delle «XK» prodotte, la «120». L'ha acquistata quattro anni fa negli USA già in buone condizioni, ma non ha resistito alla tentazione di riportarla alla perfezione. Possiede anche altre vetture d'epoca, ma considera la «120» il suo gioiello.





Triumph «TR2»

Giorgio Marchi «Il motore è potente ed elastico e si ha la sensazione che ci sia sempre una buona riserva di potenza. Eccellenti la tenuta di strada e lo sterzo. Quest'ultimo, molto diretto, offre la sensazione di avere sempre il controllo della traiettoria. I freni sono però duri e la leva del cambio in posizione troppo elevata. Belli gli interni, perfettamente abbinati alla linea classica della carrozzeria. Tuttavia, pur permettendo una guida piacevole, non definisco la "TR 2" un'automobile... eccitante».

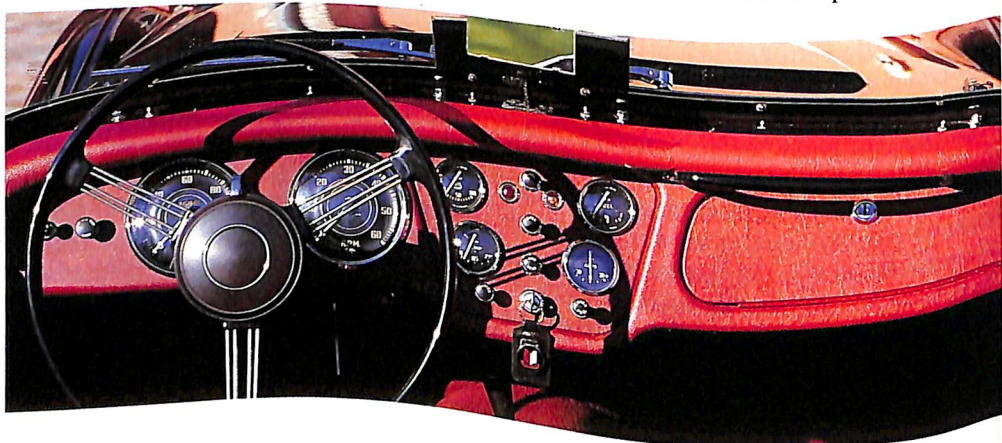
Michele Muzii «Questo motore dal cuore grande spinge la "TR 2" senza esitazioni anche in presa diretta. Lo sterzo, diretto e senza gioco, favorisce un comportamento sottosterzante. Discreti i freni, sempre disposti a soccorrerti anche nelle situazioni più critiche. Il posto di guida è confortevole e la disposizione dei pedali corretta. A mio parere è la spider più dolce ed efficiente tra quelle che ho provato, quella che ispira il maggior senso del comando».

Fabrizio Pasquero «La "TR 2" è un mulo che non tradisce mai per la coppia di cui

dispone e te lo dimostra con la sonorità dell'aspirazione. Lo sterzo è efficace e permette il governo della macchina in deriva controllata, i freni sono sufficienti per le prestazioni, il comfort buono. Bello il profilo delle piccole portiere e del copricapote. L'abbinamento rosso scuro/nero in pista è una palese dichiarazione di guerra alle sue rivali. Irripetibile la linea bassa della carrozzeria, al 100% Triumph, e che permette, mentre si guida, di toccare l'asfalto con

la mano. Il divertimento è almeno pari a quello offerto da altre auto inglesi».

Giorgio Ghisletti «Brillanti le prestazioni in tutte le condizioni di guida. Lo sterzo richiede muscoli nelle manovre da fermo, ma sul misto aiuta la guida sportiva e consente di controllare le derivate. I freni sono ben modulati e seduti al posto di guida si raggiungono con facilità tutti i comandi. Le portiere basse danno però la sensazione di non essere sufficientemente protetti».

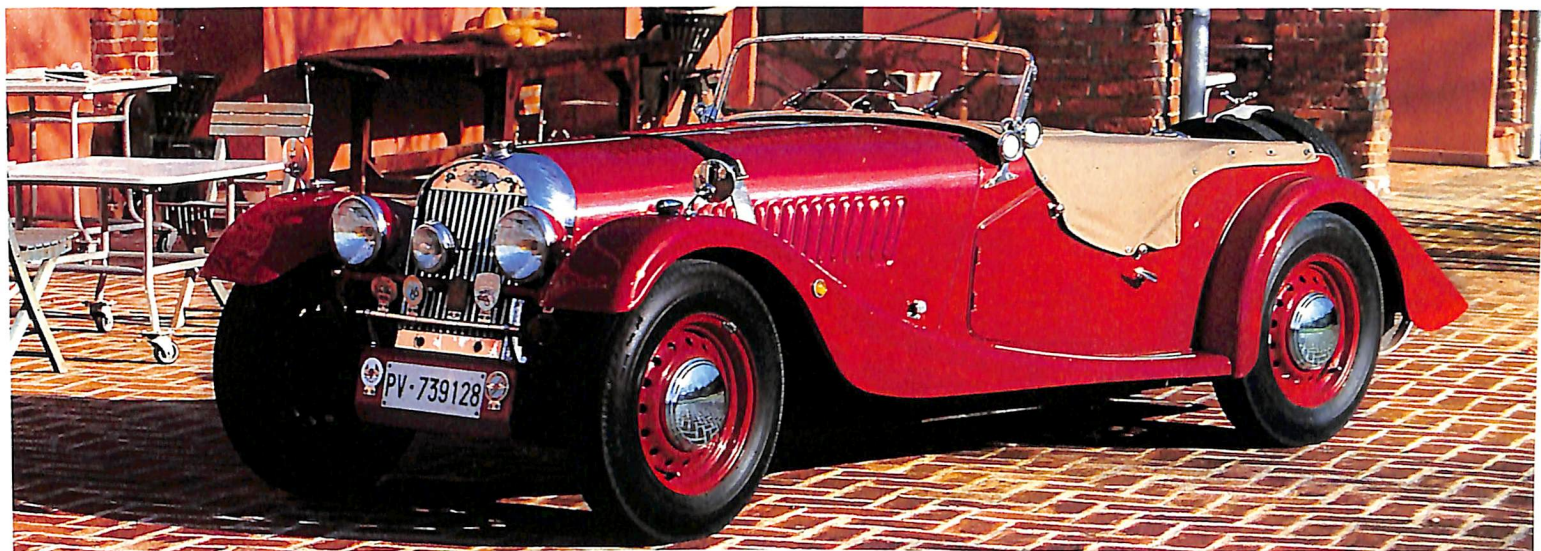


Il proprietario



Mauro Piantelli

Ha 45 anni ed è farmacista. La sua passione nasce nel retro del negozio dove ha restaurato, insieme al fratello, una "TR3 A". Poi ha acquistato la "TR 2", una delle prime costruite, immatricolata a Roma nel 1954 come auto dimostrativa. Con un restauro maniacale l'ha portata in condizioni da concorso. Tuttavia non è caduto nella tentazione di andare solo ai concorsi e partecipa spesso alle gare.



Morgan «Plus 4»



Mauro Piantelli - «Il motore è eccellente, pronto nella risposta ed elastico in ripresa. La macchina curva con precisione, è facile da guidare e il comportamento in frenata ottimo. Il confort di guida è poco più che sufficiente a causa della posizione del volante, troppo vicino al cruscotto. Gli interni, splendidi, erano già un po' retrò anche negli anni Cinquanta. Piacevole la linea, caratterizzata dal radiatore piatto. Insomma, una vettura piacevole da guidare e anche molto originale».

Giorgio Marchi «Dopo aver innestato la marcia, la lancetta che va verso i 5000 giri fa capire quanto sia piacevole guidare una roadster inglese vecchio stile. La visibilità è scarsa tanto da far ritenere di essere a bordo di un aereo d'epoca. La classicità degli strumenti a fondo bianco sul cruscotto di legno chiaro e la carrozzeria affascinante rendono ancora più piacevole questa strana vettura».

Fabrizio Pasquero «Il cuore Standard Vanguard, una volta in moto, si rivela un onesto lavoratore e facilita l'arduo compito di seguire la traiettoria, poiché si ha la sensazione che lo sterzo segua delle scelte proprie. Frenando, si rivive l'epoca di quei temerari che investivano le galline.... L'abitacolo è come un abito di tweed, occorre averlo indossato a lungo e conoscendolo non lo si vorrebbe più abbandonare. I comandi color avorio contribuiscono al mitico classicismo di stile inglese, sottolineato dal fregio alato sul radiatore cromato».

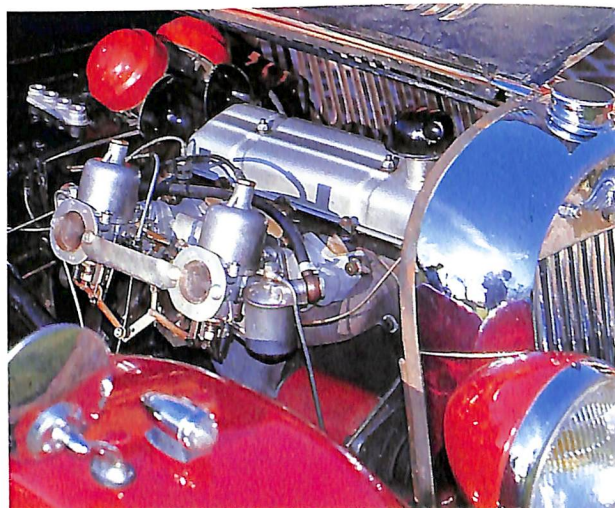
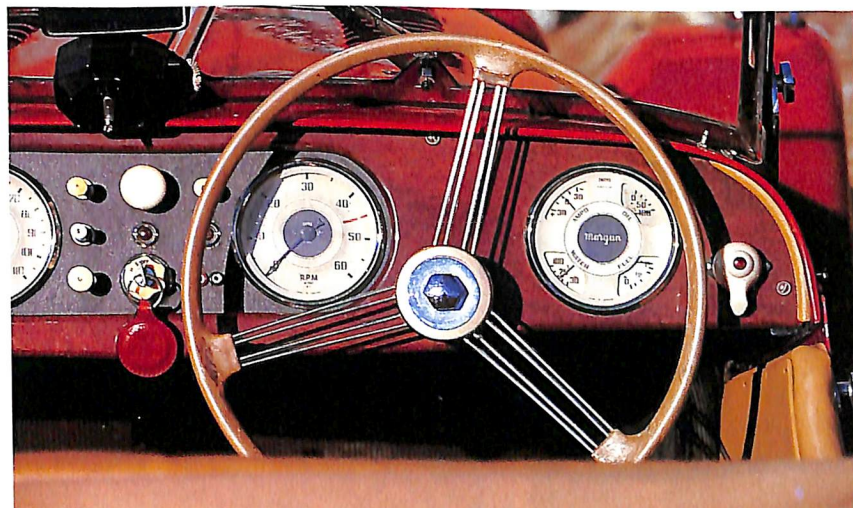
Giorgio Ghisletti - La coppia del motore aiuta nell'impostazione delle curve, sempre difficoltosa a causa dello sterzo duro. Innestare le marce è faticoso quanto manovrare il volante, con le nocche delle dita che sfiorano pericolosamente il bordo del cruscotto. Una bellissima vettura, ma molto impegnativa da guidare: difficile portarla con naturalezza a velocità sostenuta».

Il proprietario



Michele Muzii

Sessant'anni, con un passato nella carta stampata e nella televisione è oggi un pubblicitario di successo. La Morgan è uno dei suoi sogni realizzati, cominciato quando era ancora studente universitario ma soddisfatto soltanto nel 1987. La vettura è stata ritrovata in pessime condizioni a Genova. Il risultato raggiunto dopo il restauro è quanto di meglio possa sperare un appassionato di auto inglesi: ha vinto, nel 1990, un concorso di eleganza in Inghilterra. Tutte le occasioni sono quelle giuste per usarla: gare di regolarità, raduni e turismo.





Healey «Silverstone»



Mauro Piantelli «Se si pensa che il motore è d'anteguerra, si resta stupiti per la sua prontezza. Il passo è lungo e questo aiuta la precisione di inserimento in curva e la tenuta. Buoni i freni che richiedono un certo sforzo. La posizione di guida è sacrificata, il cambio è diretto, ma difficile negli innesti. La «Silverstone» è una macchina da corsa, spartana negli allestimenti e originale per i parafranghi motociclistici. Quando la si guida ci si sente veri piloti».

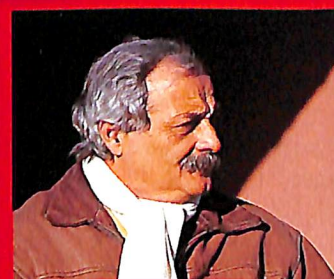
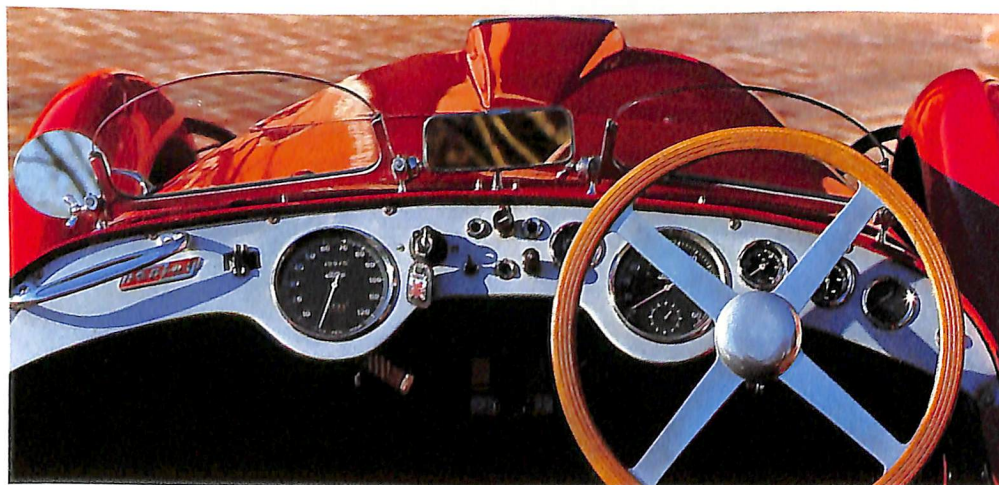
Michele Muzii «Lo scarico quasi aperto sembra aumentare le già buone prestazioni del motore. Lo sterzo è diretto e si avverte una certa tendenza al sovrasterzo. I freni assicurano una decelerazione progressiva e sufficiente, ma rimane il dubbio se siano in grado di arrestare la vettura in caso di emergenza. La posizione di guida è contratta e i comandi scomodi: una vettura da corsa, insomma, sulla quale si crede di essere sempre sulla pista di Silverstone a inseguire Stirling Moss».

Fabrizio Pasquero «A giudicare dal rumore le prestazioni del motore parrebbero eccellenti e forse si potrebbe andare anche più forte, ma poi si starà anche in strada? Lo sterzo è impreciso, i freni adeguati per l'epoca. L'abitacolo è scomodo, il volante degno di una Bugatti. Gli strumenti a fondo nero con le lancette bianche sono esteticamente appaganti. La linea è insolita,



una voce fuori dal coro, ricca di dettagli, come i fari dietro la calandra, le sospensioni anteriori a vista, il bocchettone in alluminio lucidato da rifornimento rapido».

Giorgio Ghisletti «Quando si preme l'acceleratore a vettura ferma si pensa di aver a che fare con un propulsore cattivo. In realtà si rivela progressivo e senza buchi. Più in generale tutta la vettura, dallo sterzo ai freni, è ben manovrabile. Gli interni sono spartani come ci si aspetta che siano in una vettura da corsa e trattengono bene il pilota in curva. Il design della carrozzeria è essenziale, ma datato».



Il proprietario

Giorgio Marchi

52 anni, tratta marmi pregiati e per lavoro è spesso in Inghilterra, dove ha visto un'Healey «Silverstone» in una foto che la ritraeva sul circuito di Goodwood. Il club di marca lo ha aiutato nell'acquisto di questo esemplare, conservato per oltre 40 anni a Manchester. Ha partecipato alle più importanti manifestazioni e riesce a usarla anche in inverno per il puro piacere di poterla guidare.

La tecnica in sintesi

	Austin Healey «100»	Healey «Silverstone»	Jaguar «XK 120»	Morgan «Plus 4»	Triumph «TR 2»
Motore.....	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	6 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea
Cilindrata cm ³	2660	2443	3442	2088	1991
Alesaggio x corsa mm.....	87x111	80,5x120	83x106	85x92	83x92
Rapporto di compressione	7,5:1	6,8:1	8:1	7,1:1	8,5:1
Distribuzione	1 albero a camme lat.	2 alberi a camme lat.	2 alberi a camme in testa	1 albero a camme lat.	1 albero a camme lat.
Potenza CV/giri.....	91/4000	104/4500	160/5000	68/4200	91/4800
Alimentazione	Un carburatore SU H4.	Un carburatore SU H4	Due carburatori SU H6	Un carb. Solex 32 BIPC	2 carburatori SU H4
Cambio	4 marce	4 marce	4 marce	4 marce	4 marce
Pneumatici	5.90-15	5.50-15	6.00-16	5,25-16	5,50-15
Sospensioni anteriori	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti
Sospensioni posteriori	ponte rigido	ponte rigido	ponte rigido	ponte rigido	ponte rigido
Freni	a tamburo	a tamburo	a tamburo	a tamburo	a tamburo
Lunghezza mm	3710	4267	4390	3550	3840
Larghezza mm	1520	1600	1575	1422	1410
Passo mm.....	2290	2591	2590	2438	2235
Altezza mm	1240	1092	1360	1330	1270
Peso a vuoto kg	930	940	1250	762	900
Consumo l/100 km	11	12	19	10	9
Velocità massima km/h	170	180	190	145	170



Ma qual è la più bella del reame?

Alla fine del nostro test i piloti erano naturalmente curiosi di sapere quale delle cinque spider inglesi avesse ottenuto il migliore giudizio complessivo. Noi abbiamo preferito tenere tutti sulle spine e non abbiamo comunicato il nome della vettura vincitrice. Del resto, occorre elaborare i dati in nostro possesso, verificare le schede, sommare i punti. Insomma, un lavoro complesso e di precisione che abbiamo preferito svolgere in un secondo tempo. Ma vediamo in dettaglio quale roadster è stata preferita tra la solida «TR 2», la corsaiola «Silverstone», la lussuosa «XK 120», la generosa Austin Healey «100» oppure l'affascinante

te Morgan «Plus 4». Nessuno dei piloti ha messo in discussione la superiorità estetica della «XK 120», che per contro è apparsa forse la meno divertente da usare a causa delle dimensioni, del peso, dei freni e dello sterzo, problema quest'ultimo di cui si rese conto anche la stessa Jaguar all'epoca effettuando delle modifiche nella successiva «XK140».

La «TR 2» è stata giudicata la più docile e la più sincera nel comportamento e ha ricevuto ottimi voti per quanto riguarda la linea, le dimensioni e la maneggevolezza, senza tuttavia entusiasmare per qualche aspetto in particolare. La Healey «Silverstone» è quella che ha richiesto il maggiore impe-

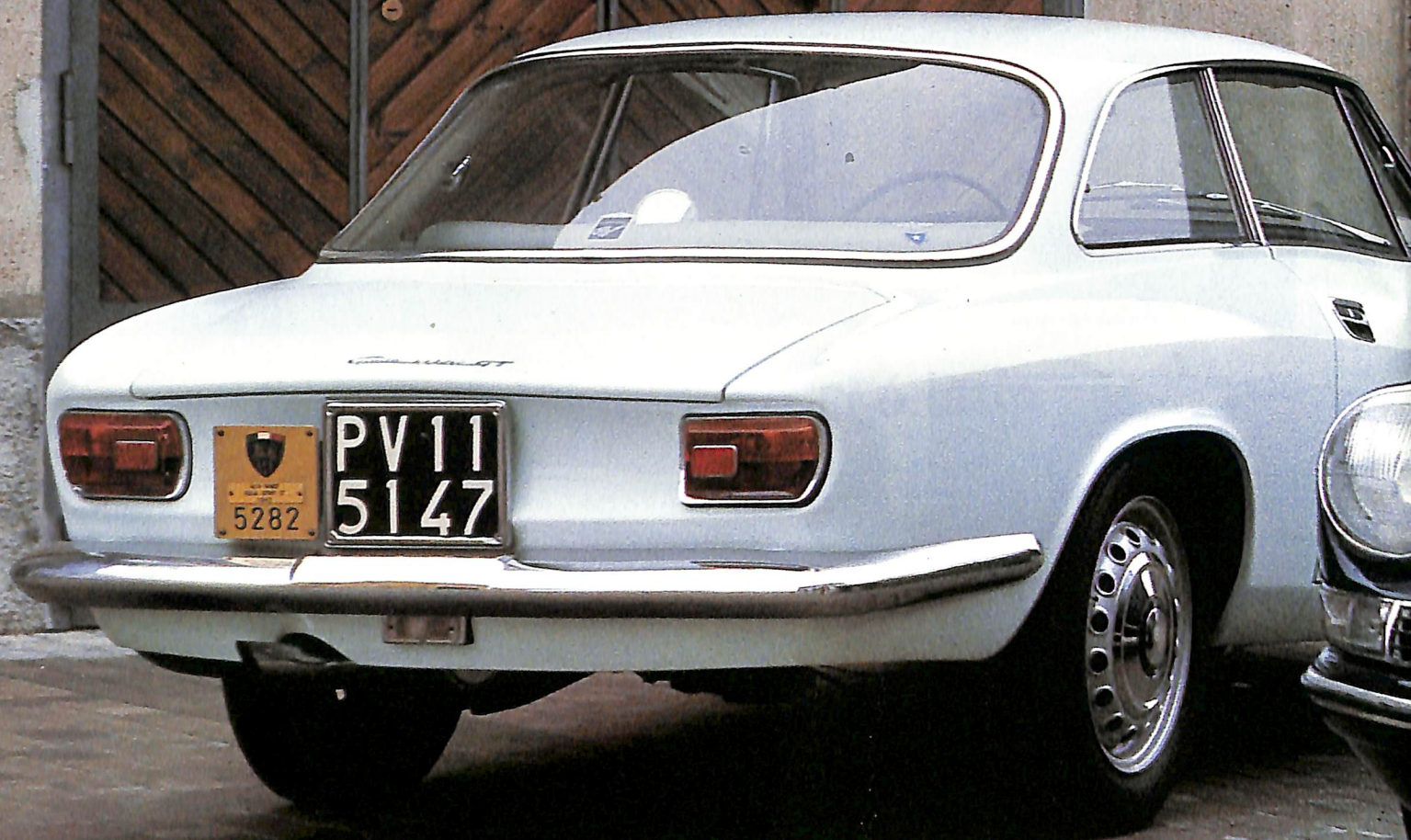
gno nella valutazione, essendo dimostrata di fatto un'auto da corsa più che una spider stradale come le altre. Per alcuni il giudizio entusiastico sulle prestazioni e sul divertimento nella guida è stato penalizzato dalla spartanità degli interni e dal limitato comfort.

L'Austin Healey «100/4» è invece il modello che ha ricevuto mediamente i voti più alti a ogni elemento di valutazione, dalla linea ai freni, dalla tenuta di strada al comfort. Inoltre, tutti i piloti si sono espressi favorevolmente per la facilità d'uso e per il divertimento che assicura fin dai primi minuti di guida. A conti fatti, tra tutte le varie voci il punteggio maggiore è stato dunque attribuito al-

la «100/4» che viene così promossa a pieni voti con la media dell'otto e mezzo. Triumph, Jaguar e «Silverstone» si sono attestate invece a pari merito sul sette e mezzo. La Morgan, il cui voto finale è intorno al sette, ha meravigliato invece tutti per le evoluzioni che ha effettuato sulla pista insieme al suo proprietario, il quale ha dimostrato ancora una volta che la simbiosi tra la personalità del conducente e quella della sua macchina è qualcosa di unico e irripetibile che nasce solo col tempo. Forse gli altri driver non se la sono sentita di guidarla con la stessa disinvoltura e, anche per questa ragione, non ne hanno apprezzato appieno i tanti lati positivi. □

TEST A TEST

Categoria «GT» classe «1600»



Alfa Romeo «Giulia Sprint GT» - Porsche «912»

Alfa Romeo e Porsche, due delle marche più amate dagli appassionati, hanno realizzato anche modelli di media cilindrata accessibili a un pubblico più vasto come la «Giulia GT» e la «912». Entrambe equipaggiate con motori di 1,6 litri a 4 cilindri, rivelano nella guida la loro autentica indole sportiva

di Gaetano Derosa





«Mi creda: quando il progetto fu ultimato, non mi sembrava granché; poi, a poco a poco, quel design iniziò a piacermi sempre di più e oggi, a 35 anni di distanza, lo trovo ancora piacevole e tipico dell'Alfa». Giorgetto Giugiaro nel 1963 aveva solo 24 anni e lavorava nell'atelier di Nuccio Bertone. A lui si deve la linea della «Giulia Sprint GT», una delle coupé più famose della Casa del Biscione, che in questo test affronta una nobile rivale, la Porsche «912».

Da sempre ogni modello prodotto dalla Casa del Biscione si caratterizza per la sportività, che ne rivela la natura più vera e profonda, immutabile nel tempo, dagli inizi della sua storia sino a oggi. Negli intendimenti dell'Alfa la sportività non viene intesa soltanto come primaria attitudine ai successi nelle gare, ma come una dote necessaria di cui deve poter fruire anche il normale guidatore. Nella «Giulia Sprint GT» look e prestazioni da sportiva di razza ben si

sposano con una incredibile facilità all'uso quotidiano, naturalmente con quel brio e quella grinta che sono parti integranti e irrinunciabili.

L'esemplare protagonista della nostra prova appartiene al primissimo lotto uscito dal neonato stabilimento di Arese alla fine del 1963: alcuni dettagli di finizione lo diversificano rispetto al modello prodotto a partire dal 1964. Aprendo la portiera si nota innanzi tutto la selleria, in questo modello interamente rivestita in panno, con il padiglione non traforato, in morbida similpelle chiara. Il volante è quello adottato dalla «Giulia Sprint Speciale», a tre razze in alluminio con il pulsante centrale nero. Sempre all'interno, si nota il meccanismo a compasso di apertura dei deflettori posteriori, che rispetto al successivo ha anche la possibilità di un bloccaggio intermedio, consentendo un deflusso dell'aria variabile.

Esternamente l'unico particolare di distinzione sta nella lama del paraurti posteriore, che nella regolare produzione verrà poi diviso in tre parti (centrale e due angolari), mentre nell'esemplare del-

la nostra prova è formato da un pezzo unico. Aprendo il cofano motore, balza all'occhio la caratteristica proboscide del condotto dell'aria che sormonta la testata del quattro cilindri di 1570 cm³ per poi raggiungere il filtro fissato vicino al lato scarico. Scatola fusibili con forma e grafica diversa e freni a disco Dunlop sono le altre peculiarità della preserie. Il propulsore, nel suo classico schema con il doppio albero a camme in testa, è alimentato da due carburatori doppio corpo Weber ed eroga una potenza di 92 CV DIN a 6000 giri/min: dati essenziali, ma che testimoniano la sua generosità.

Salendo a bordo della «GT» non si ha immediatamente la netta sensazione di essere a bordo di una sportiva: i sedili anteriori hanno schienali avvolgenti con inclinazione variabile, sono particolarmente comodi e nella guida briosa trattengono bene il busto del pilota. La strumentazione è formata da quattro elementi circolari che comprendono termometro olio e acqua, contaghiometri, contagiri, manometro olio e indicatore livello benzina. Una volta avviato il motore, ci si



In quanto a velocità massima, la «Giulia Sprint GT» era all'epoca una delle 1600 più rapide: toccava infatti i 180 all'ora. Leggermente più veloce la «912», che riusciva a sfiorare i 185 km/h.

accorge che l'invito a spingere forte è pressante, quasi ossessionante. La sensazione di perfetta accessibilità ai comandi, l'estrema comodità della leva corta del cambio, molto preciso, convincono alla guida veloce non tanto sui lunghi rettilinei, quanto sui percorsi misto-veloci che esaltano appieno le straordinarie doti di tenuta della «Giulia GT». Solo su fondo bagnato l'esuberanza della vettura richiede qualche cautela, per cui bisogna modulare con sapienza il pedale dell'acceleratore soprattutto in uscita dalle curve. La proverbiale elasticità del motore Alfa raggiunge livelli di eccellenza: in quinta: a 60 all'ora, si passeggia tranquillamente senza problemi, e pigiando decisamente sul gas l'accelerazione è sempre all'altezza della situazione.

La Porsche «912» venne pensata e creata, a metà degli anni Sessanta, per sostituire degnamente la «356». Quando venne presentata la «911» a sei cilindri, fu subito chiaro che l'alto prezzo di listino tagliava fuori un congruo numero di potenziali acquirenti. La dirigenza della Casa di Stoccarda ritenne perciò di met-

tere in vendita un modello più a buon mercato della «911» che potesse interessare ai vecchi clienti della «356». La «912» rientra in questa precisa filosofia: la carrozzeria della sorella maggiore si sposa quindi con il propulsore a quattro cilindri boxer di 1,6 litri ad aste e bilancieri, ultima evoluzione della gloriosa unità creata da Ferdinand Porsche, con potenza di 90 CV a 5800 giri/min. Il prezzo di listino però era ancora alto (3.200.000 lire contro i 2.300.000 su strada della «Giulia Sprint GT») e sicuramente questo motivo ha influito sulla scarsa popolarità raggiunta da questo modello sul nostro mercato.

Il motore della «912», rispetto a quello della vecchia «356» perde 5 CV ma guadagna in elasticità di marcia e in silenziosità, in virtù dell'adozione di un dispositivo all'aspirazione che ha eliminato il caratteristico risucchio creato dal passaggio dell'aria attraverso i due carburatori a doppio corpo.

Esteticamente, la «912» appaga l'occhio anche del normale utente: la sua immortale linea verrà ricordata come una delle

massime espressioni del design automobilistico degli anni Sessanta.

Al volante della «912», le differenze con la «Giulia Sprint GT» sono nette, ma anche piacevoli. L'esemplare della nostra prova è particolarmente raro, poiché appartiene al primo lotto di vetture prodotte che si differenzia tecnicamente per i supporti del gruppo motopropulsore in alluminio ed esteticamente per le serrature delle portiere, la strumentazione, i pulsanti di apertura del posacenere, del cassetto portaoggetti e del comando delle trombe. La strumentazione, ben leggibile e con possibilità di illuminazione graduale, è composta da tre elementi circolari e comprende contachilometri, contagiri, indicatore livello carburante e pressione dell'olio. La finitura tradisce la sua stretta parentela con la sei cilindri: la selleria e l'imbottitura del pianale del nostro esemplare, che appartiene a un unico proprietario dal 1965, sono in condizioni immacolate: è indubbio che, oltre alle amorevoli cure del possessore, i materiali usati sono di prima qualità e a distanza di oltre trent'anni profumano ancora di nuovo.

Porsche «912» (1965 - 1968)

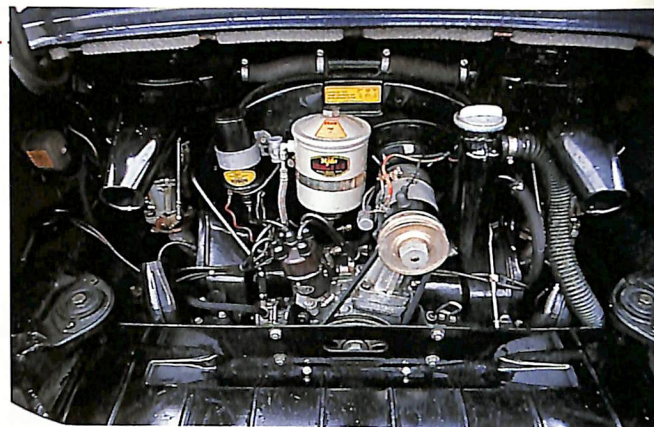
Motore: 4 cilindri orizzontali contrapposti - Alesaggio 82,5 mm - Corsa 74 mm - Cilindrata 1582 cm³ - Rapporto di compressione 9,3:1 - Potenza 90 CV DIN a 5800 giri/min. - Valvole in testa - Un albero a camme centrale (ingranaggi) - Lubrificazione forzata, filtro e radiatore dell'olio - Capacità carter 5 litri - Alimentazione con due carburatori invertiti doppio corpo Solex 40 PI - Filtro aria a bagno d'olio o a secco - Accensione a spinterogeno - Impianto elettrico 12V, dinamo 360 W, batteria 45 Ah - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata.

Trasmissione: motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità tutte sincronizzate, a richiesta 5 velocità - Rapporti di trasmissione: I) 3,09:1; II) 1,760:1; III) 1,130:1:1; IV) 0,852:1; V) 0,860:1; RM) 3,56:1 - Comando a cloche - Pneumatici 6,95 x15.

Corpo vettura: coupé 2 porte, 2 posti + 2 - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barre di torsione longitudinali - Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, bracci longitudinali, barre di torsione - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni idraulici a disco - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 62 litri.

Dimensioni e peso: passo 2210 mm - Carreggiata anteriore 1340 mm - Carreggiata posteriore 1320 mm - Lunghezza 4160 mm - Larghezza 1610 mm - Altezza 1320 mm - Peso 970 kg.

Prestazioni: velocità massima 185 km/h - Consumo carburante 9,6 litri/100 km.



Il cruscotto della «912» è del tutto simile a quello della «911» a sei cilindri: la strumentazione è però semplificata e raccolta nei tre grandi quadranti circolari. In alto, il motore boxer a quattro cilindri derivato direttamente da quello della «356 SC», ma più elastico e silenzioso.

Alfa Romeo «Giulia Sprint GT» (1963 - 1966)

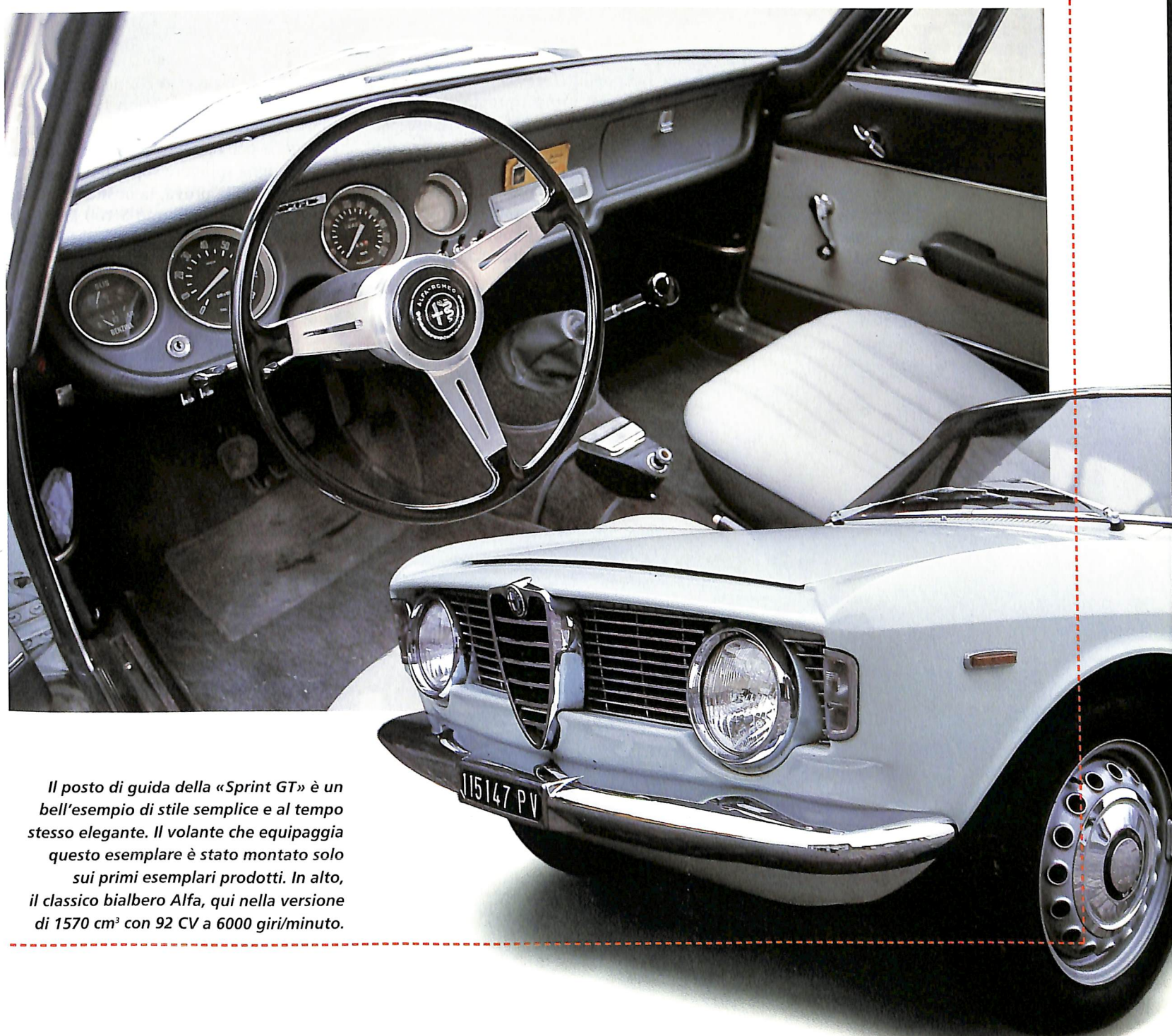
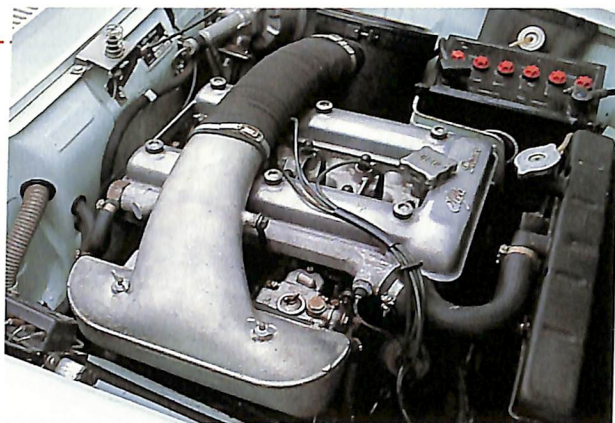
Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 78 mm - Corsa 82 mm - Cilindrata 1570 cm³ - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza 92 CV DIN a 6000 giri/min. - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 5,7 litri - Alimentazione con un carburatore invertito doppio corpo Solex 32 PAIA 5 - Filtro aria a secco - Accensione a spinterogeno - Impianto elettrico 12V, dinamo 300 W, batteria 50 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 7,5 litri.

Trasmissione: motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,304:1; II) 1,988:1; III) 1,260:1:1; IV) 1:1; V) 0,860:1; RM) 3,01:1- Comando a cloche - Pneumatici 155-15.

Corpo vettura: coupé 2 porte, 2 posti + 2 - Carrozzeria Bertone - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice - Sospensioni posteriori ad assale rigido, molle elicoidali, bracci longitudinali, stabilizzatore - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni idraulici a tamburo, anteriori a disco su richiesta con servofreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e peso: passo 2380 mm - Carreggiata anteriore 1290 mm - Carreggiata posteriore 1270 mm - Lunghezza 3980 mm - Larghezza 1530 mm - Altezza 1320 mm - Peso 905 kg.

Prestazioni: velocità massima 180 km/h - Consumo carburante 9,4 litri/100 km.



Il posto di guida della «Sprint GT» è un bell'esempio di stile semplice e al tempo stesso elegante. Il volante che equipaggia questo esemplare è stato montato solo sui primi esemplari prodotti. In alto, il classico bialbero Alfa, qui nella versione di 1570 cm³ con 92 CV a 6000 giri/minuto.

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 6° C, umidità 90%, vento da 0 a 1 metri/sec.
 Peso delle vetture durante le rilevazioni
 (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
 kg 1030 (Giulia GT) e kg 1135 (912)

VELOCITÀ MASSIMA

Giulia GT: km/h 179,550 in V marcia
 912: km/h 178,187 in V marcia

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo:

Giulia GT: sec. 16,75 (vel. d'uscita km/h 114,250)
 912: sec. 20,310 (vel. d'uscita km/h 112,050)

1 km con partenza da fermo:

Giulia GT: sec. 34,850 (vel. d'uscita km/h 149,770)
 912: sec. 37,165 (vel. d'uscita km/h 143,005)

RIPRESA

In IV marcia

400 METRI con partenza da 40 km/h
 Giulia GT: sec. 19,650 (vel. d'uscita km/h 102,550)
 912: sec. 20,480 (vel. d'uscita km/h 100,400)

1 km con partenza da 40 km/h

Giulia GT: sec. 36,750 (vel. d'uscita km/h 143,800)
 912: sec. 38,540 (vel. d'uscita km/h 137,500)

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	Giulia GT	912
	60	28,80
80	47,35	41,60
100	69,50	60,70
120	95,30	85,32
140	144,70	121,50

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Giulia GT	912
0 - 40	2,85	3,20
0 - 60	5,29	5,22
0 - 80	8,60	10,02
0 - 100	12,95	16,06
0 - 120	18,80	22,72
0 - 140	27,25	35,14

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Giulia GT	912
40 - 60	6,85	6,99
40 - 80	12,75	13,27
40 - 100	19,05	20,36
40 - 120	27,35	29,30
40 - 140	34,35	41,35

La plancia, imbottita sia sulla parte superiore sia su quella inferiore, contribuisce, assieme con il piantone dello sterzo in tre pezzi, al parabrezza in cristallo laminato e alle cinture di sicurezza montate di serie, ad aumentare la sicurezza passiva. Il volante, di generose dimensioni, con quattro razze ravvicinate, guida uno sterzo molto diretto, dalla precisione millimetrica, che

è uno dei punti di forza della «912». Una volta in moto, questa Porsche a quattro cilindri si rivela una vettura particolarmente comoda e usabile senza difficoltà anche nel caotico traffico cittadino degli anni Novanta. Sull'esemplare della nostra prova è montato un selettore a cinque rapporti, all'epoca un optional. Come la rivale italiana, anche il cambio

della «912» è preciso e consente scalate senza particolari problemi. Il quattro cilindri boxer si rivela poco brioso ai bassi regimi, e per ottenere prestazioni piacevoli bisogna spingere sopra i 4000 giri. Nel corso della prova, la nostra «912» ha fatto registrare, da fermo a 100 km/h, un tempo di poco più di 16 secondi con una velocità di punta di circa 178 km/h: nien-

La «912» è una tutto dietro e, nelle curve più strette, occorre prudenza nel dare gas per evitare scodate.





In curva, la «GT» ha un comportamento sicuro. Il ponte rigido crea problemi di aderenza soltanto sullo sconnesso.

te male, se si considera che il propulsore ha percorso 90 mila chilometri e non ha mai subito interventi. Molto buona la frenata, sicura in tutte le situazioni: i quattro dischi sono particolarmente efficaci e, con un minimo sforzo al pedale, consentono staccate sicure e mai imbarazzanti. La guidabilità sul tracciato misto viene scandita soprattutto dalla confidenza che si ha con lo sterzo, sensibilissimo: basta uno scarto minimo per variare l'impostazione della curva. Lo schema delle sospensioni garantisce una buona tenuta in tutte le situazioni, anche se nelle curve strette, esagerando un po' con l'acceleratore, il sovrasterzo è assicurato.

Piacevoli da vedere, piacevoli da guidare, l'Alfa Romeo «Giulia Sprint GT» e la Porsche «912» sono due punte di diamante nel panorama delle sportive degli anni Sessanta e ancora oggi hanno più di un motivo per essere desiderabili dai collezionisti di auto d'epoca, anche perchè la loro gestione non è particolarmente onerosa e il prezzo d'acquisto tutto sommato accettabile: con 13 milioni si può portare a casa un bell'esemplare di «GT» e con 16 di una perfetta «912». Sempre che quest'ultima si riesca a trovare, perchè, al contrario della «911», è un modello piuttosto raro sul nostro mercato. □



Design e... qualche cavallo in più

Eccole vicine, la nuova «911», sigla di progetto «996», e la vecchia «912», sorella di minor cilindrata della prima «911» del 1963. Inutile fare il gioco delle differenze, in comune non c'è praticamente più nulla. C'è però una evidente continuità nel design che rende la nuova coupé di Stoccarda immediatamente riconoscibile come erede diretta della Porsche più famosa e più amata. Guardate il cofano spiovente, la coda corta, la forma del finestrino posteriore: i designer della Porsche hanno saputo mantenere l'inconfondibile forma della «911» rinnovandola e adattandola alle mutate esigenze del pubblico. Il motore, invece, pur essendo sempre un boxer collocato posteriormente, ha una cilindrata di 3387 cm³, è raffreddato ad acqua e dispone di 300 CV a 6800 giri/minuto. Il prezzo è adeguato: 150.066.000 lire per la versione con cambio tradizionale e 157.746.000 per quella con il Tiptronic, un raffinato dispositivo che consente di scegliere tra la selezione completamente automatica dei rapporti e quella manuale mediante i pulsanti sul volante.



PRIMI PASSI

Alfa Romeo «Alfetta GT/GTV»

...e sei subito Alfista

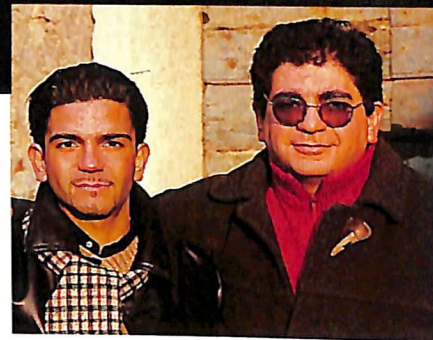


Recitava così, un tempo, lo slogan della Casa. Con questa coupé, chi si vuole avvicinare al mondo del collezionismo di domani, riassapora il gusto più puro e genuino della produzione di Arese. Il carattere è grintoso, lo spirito mordente, la tecnica raffinata. La scelta, oggi, è ancora ampia; i prezzi interessanti. Eccezion fatta per le versioni più cattive, firmate dalla gloriosa Autodelta

di Ippolito Alfieri



**Umberto e Gianluca Grande,
«Alfetta GT 1.8» del 1974**



«L'abbiamo acquistata l'anno scorso. Aveva avuto un unico proprietario che si era già occupato di sistemarla abbastanza bene. Siamo un gruppo di amici appassionati dell'«Alfetta GT» e per completare la serie ci mancava solo la «1.8», perciò l'abbiamo comprata noi».

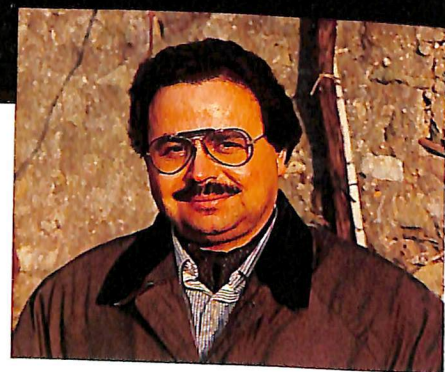
Continua il nostro viaggio nel collezionismo «propedeutico». Siamo a buon punto, avendo trattato già una discreta quantità di modelli per così dire fondamentali, per importanza storica, per caratteristiche meccaniche, per diffusione. E, non dimentichiamolo, soprattutto per accessibilità economica. Crediamo sia dunque ora arrivato il momento giusto per dare spazio anche a un'automobile che «de iure» non è (ancora) di interesse collezionistico, ma «de facto» sì. Perché proprio l'«Alfetta GT/GTV»? Anzitutto perché si tratta di un'Alfa Romeo e

di certo non c'è bisogno - in questa sede - di spiegare, a chi già lo sa, l'importanza di questo marchio. In secondo luogo perché si tratta di una coupé, autenticamente sportiva e di razza. Di bell'aspetto, vale la pena aggiungere, grazie al design di Giugiaro, che ancora oggi riesce a trasmettere grinta, velocità, passione. E se pensiamo che l'«Alfetta GT» nacque in pieni anni Settanta, quelli che nel design automobilistico sono ormai considerati una sorta di epoca buia, quasi un «medioevo», non è cosa da sottovalutare. Infine perché l'«Alfetta», e questo ahinoi se lo ricordano in pochi, è un'automobile

dalla meccanica decisamente raffinata, con motori 4 e 6 cilindri, un bel po' di cavalli e dotata della celebre architettura transaxle (motore anteriore, cambio e differenziale in blocco al posteriore). Uno schema, per chiarire il concetto, che ritroviamo ancora oggi su una granturismo di prestigio come la Ferrari «456 GT». E poi, l'«Alfetta GT/GTV» allo stato attuale è da considerarsi ancora un buon affare. È una di quelle automobili, per intenderci, che con ogni probabilità negli anni a venire è destinata ad attirare interesse e quindi ad aumentare di valore. In linea di massima con meno di una decina di milioni è



**Stefano Cavicchi,
«Alfetta GT 1.6» del 1976**



«L'ho acquistata nel 1978. Aveva un anno e mezzo di vita e da allora è sempre rimasta mia. L'ho restaurata completamente nel 1992 senza incontrare grandi difficoltà. Devo dire che nemmeno la carrozzeria, da molti spesso vituperata, mi ha dato particolari problemi».

Fernando Azzano, «Alfetta GTV 2.0» del 1978



«Sono appassionato di Alfa Romeo e ho posseduto praticamente tutti i diversi tipi di «Alfetta». Alla fine però ho tenuto solo questa, che ho completamente restaurato. Mi sono iscritto subito al club ed è un gran divertimento partecipare ai raduni e alle gare del trofeo».



possibile acquistare un esemplare in condizioni soddisfacenti, se si escludono naturalmente le versioni speciali. Tredici anni di produzione (dal 1974 al 1987), quasi 140.000 esemplari realizzati. Due generazioni di modelli. Nel 1974 il debutto, in un momento storico sicuramente non favorevole per lanciare un'auto sportiva. Non a caso, l'«Alfetta GT» inizialmente è disponibile in una cilindrata soltanto, il «milleotto», brillante quanto basta, e nulla di più. Questa versione resta in listino fino al 1976 anno in cui viene eliminata per lasciare spazio a una nuova gamma, un po' più ampia: «GT

1.6» e «GTV 2.0» (dove «V» ovviamente sta per «Veloce»). Pochissime le differenze esteriori: mascherina, tappo serbatoio a vista, nuovi pannelli delle porte e volante con rivestimento in pelle anziché in legno. Entrambe le versioni restano in listino fino al 1980. La due litri però, a partire dal 1978, si chiama «GTV 2.0 L». Anche in questo caso le differenze sono minime: motore che da 122 passa a 130 CV, finiture interne migliorate e condizionatore offerto come optional. Nel 1978 l'Autodelta, il reparto sportivo dell'Alfa Romeo fondato e diretto dall'ingegner Carlo Chiti, realizza in serie limitata

la «2.0 GTV Turbodelta» (circa 200 esemplari, più altrettante «GTV» elaborate «after market» con i kit ufficiali). Grazie alla sovralimentazione la potenza tocca la soglia dei 150 CV. Tutti i modelli di questo arco di tempo (dal 1974 al 1980) in linea di massima si possono raggruppare idealmente come «prima serie». Non sarebbe un raggruppamento propriamente corretto visto e considerato che alcune differenze tra un modello e l'altro, motorizzazioni a parte, in effetti esistono. Tuttavia, è sicuramente un accorpamento utile al fine di una netta distinzione da quella che comunemente

Raffaele Gardenal, «Alfetta GTV 2.0 Preparata» del 1979



«L'ho acquistata nel '94 dai fratelli Bordon di Treviso, preparatori ed ex piloti di buon livello proprio con la «GTV» nei rally. La vettura ha trascorsi agonistici ed è assettata per partecipare al Trofeo GTV che ho vinto più volte».





Mario Formentini, «Alfetta GTV Turbodelta» del 1979



«Fu venduta a suo tempo da mio padre, concessionario Alfa Romeo, a un signore di Carpi che ho corteggiato fino a poche settimane fa affinché me la vendesse. È rimasta così com'è uscita dalla catena di montaggio. L'unica modifica è stata fatta dall'Audodelta in occasione di un tagliando: la mascherina è stata "aperta" per far respirare meglio il motore. Un'operazione che era uso comune per tutte le "Turbodelta"».

viene identificata come la seconda serie i cui elementi caratterizzanti sono sostanzialmente due: un restyling estetico piuttosto vistoso e l'introduzione, a fianco del collaudato 4 cilindri bialbero 2 litri, del V6 2.5 a iniezione elettronica, montato anche sull'Alfa «6» (l'ammiraglia però aveva l'alimentazione a carburatori). La «GTV 6» con i suoi 160 CV è la versione che conquista, e manterrà fino alla fine, il primato di potenza della famiglia, superando anche la «Turbodelta». Con il lancio della seconda serie il «1600» esce in-

vece di produzione essendosi rivelato una motorizzazione troppo poco potente per un modello che punta in particolare sul sportività di carattere. Non a caso, proprio la «1600», nonostante sia quella commercializzata al prezzo più concorrenziale, risulterà alla fine la versione prodotta nel minor numero di esemplari. Sulla seconda serie sono particolarmente evidenti alcune modifiche di carattere estetico, come si diceva, nell'ottica di un aggiornamento della linea. Frontale, gruppi ottici posteriori in un unico pezzo

e sfogo dell'aria in plastica sul montante posteriore sono gli elementi utili per distinguere a prima vista una seconda serie da una prima. All'interno invece si nota subito il nuovo cruscotto che abbandona la configurazione a indicatori separati (contagiri centrale e il resto accorpato al centro) per passare a un più convenzionale elemento unico dietro al volante, anch'esso di nuova foggia. La «2.5» si distingue dalla «2.0» per il cofano «a gobba», imposto dal maggior ingombro del motore V6. Monta di serie pneumatici



Maurizio Tollio, «Alfetta GTV Grand Prix» n° 54 del 1981



«È stata la mia prima auto e questa è la terza "Alfetta GT/GTV" che possiedo. Ho cercato a lungo una "Grand Prix" e, una volta trovata, ho dovuto insistere molto per farmela vendere. Ce l'ho fatta nel 1989. In Italia la mia è quella con il numero di serie (54) più vecchio. Credo che, delle 600 prodotte, oggi in circolazione ne siano rimaste soltanto un centinaio».

Alberto Furegon, «Alfetta GTV 6 2.5» del 1983



«Inizialmente era di proprietà di uno svizzero che poi l'ha venduta in Italia. L'ho acquistata un paio d'anni fa e l'ho restaurata completamente. La meccanica l'ho sistemata io personalmente con le mie mani. Possiedo anche un "GTV 2.0" ma ho voluto una 6 cilindri perché è quella con le prestazioni migliori. Tra l'altro è stato davvero un buon affare perché costava poco ed era in buone condizioni di carrozzeria».

195/60 HR15 (anziché 185/70 HR14) su cerchi in lega. La meccanica è adattata a sopportare meglio le prestazioni superiori (con modifiche alla frizione, alle molle, agli ammortizzatori e ai freni). Nel 1981, fermo restando la base meccanica della «GTV 2.0», viene realizzata una serie di circa 600 esemplari denominata «Grand Prix», per celebrare la partecipazione dell'Alfa Romeo al Campionato del mondo di Formula 1. Un solo colore (rosso) e una grafica d'identificazione, piuttosto vistosa, sulla fiancata.



A rigor di cronaca si deve tener conto di un leggero aggiornamento operato nel 1983, concretizzato soprattutto sull'arredamento degli interni (rivestimenti, poggiatesta a reticella) e sull'adozione di una verniciatura grigio scura (prevista ineluttabilmente per tutti i colori) della parte inferiore della fiancata. Troppo poco, comunque, per parlare di «terza serie». Nel 1986 l'«Alfetta GT» esce di produzione, ma resta in listino ancora per alcuni mesi del 1987. Un'ultima scorta di «2.5» viene «smaltita» realizzando una

seconda serie speciale siglata anch'essa «Grand Prix», esclusivamente per il mercato tedesco. La riorganizzazione della nuova proprietà Fiat non lascia spazio a una coupé, presumibilmente in difficoltà di fronte a una concorrenza più aggiornata. Il progetto della terza serie, già a buon punto, viene così accantonato. Il posto dell'«Alfetta GT» resterà vuoto nella gamma Alfa. Soltanto 8 anni più tardi (1995) verrà colmato dall'attuale «GTV». Quale versione scegliere, tra tutte? Spazio ai gusti personali visto che attualmen-

Annalisa Ubaldi, «Alfetta GTV 6 2.5 Maratona» del 1984



«Sono un'alfista purosangue ex proprietaria di "Giulietta TI", "Giulia", "Montreal", "GT 1,6". Quando vivevo negli Stati Uniti ho acquistato una "Maratona", un modello speciale realizzato esclusivamente per il mercato americano. L'ho portata con me quando per lavoro mi hanno trasferita in Germania e infine in Italia, dove a quanto mi risulta è l'unico esemplare esistente».



Attenzione: mai dimenticare l'originalità

Le «Alfetta GT/GTV» più anziane compiono quest'anno ventiquattro anni mentre le più giovani undici. Questo per dire che l'opera di restauro è sostanzialmente differente a seconda della serie che si prende in considerazione. La prima normalmente presenta due ordini di problemi: la ruggine, che come su buona parte delle Alfa Romeo dell'epoca, non dà mai tregua alla carrozzeria, e le superfici vetrate. Queste ultime sulla prima serie erano incollate, cosa che garantisce una scarsa impermeabilità (e la corrosione è l'unica a «trarre giovamento» da questo sistema). Inoltre, durante lo smontaggio del parabrezza, in vista del restauro, è facile incappare nella sua rottura. Nell'arco della produzione l'Alfa Romeo adottò in seguito metodi di assemblaggio più moderni.

La seconda serie, anagraficamente più vicina a noi, di norma richiede lavori di restauro di minore entità, anche se nemmeno in questo

caso la ruggine è da sottovalutare. Prima di acquistare un esemplare, occorre quindi esaminare a fondo tutti i punti critici (segnaliamo in particolare il sottoscocca e il vano motore).

Il problema forse più difficile da affrontare (e da superare) è il ripristino alle condizioni originali. L'«Alfetta GT/GTV» si è sempre distinta, storicamente, per aver subito dalla clientela un numero assolutamente imprecisabile di modifiche, adattamenti, elaborazioni, non di rado previste dalla Casa stessa in «after market». Può capitare l'occasione, quindi, di acquistare una «1.8» che però monta il volante della «1.6», i cerchi in lega Cromodora o Campagnolo (previsti per tutti i modelli ma non sempre di serie), sfoghi dell'aria laterali della «GTV» e così via. Se vi interessa la conformità alle caratteristiche previste in origine dal costruttore, tenete conto di questo aspetto: non sarà semplice rimettere in ordine le cose.



Una «GTV» prima serie in vista del restauro. Verificare ovunque la presenza di ruggine.



Una particolare attenzione va prestata sia al sottoscocca sia al vano motore.



Durante lo smontaggio del portellone occorre fare attenzione al cristallo, soltanto incollato.



Eliminate tutte le tracce di ruggine si può procedere alla sabbatura e verniciatura.



La carrozzeria è perfettamente recuperata. Il colore sarà quello dello sfogo d'aria.



L'auto è pronta da verniciare: ancora pochi giorni e l'«Alfetta GTV» tornerà come nuova.

QUANTO COSTANO I RICAMBI

Nessun problema (o quasi)

I ricambi si trovano con facilità anche presso i rivenditori della Casa. Tra i particolari un po' più difficili da trovare ci sono la mascherina anteriore, il vaso di espansione dell'impianto di raffreddamento della seconda serie, le guarnizioni dei vetri.

I prezzi («GTV 2.0/2.5»)

Filtro olio «GTV 2.0»	23.200 Lire	Pattini freno ant. «GTV 2.5»	160.300 Lire
Filtro olio «GTV 2.5»	25.200 Lire	Candele	9.130 Lire
Filtro aria «GTV 2.0»	33.250 Lire	Tubo scarico posteriore «GTV 2.0»	215.000 Lire
Filtro aria «GTV 2.5»	35.350 Lire	Tubo scarico posteriore «GTV 2.5»	382.000 Lire
Canna e pistone «GTV 2.0»	231.000 Lire	Tubo scarico centrale «GTV 2.5»	278.500 Lire
Canna e pistone «GTV 2.5»	221.500 Lire	Parafanghi anteriori	515.000 Lire
Serie guarnizioni motore «GTV 2.0»	321.000 Lire	Parafanghi posteriori	709.000 Lire
Serie guarnizioni motore «GTV 2.5»	475.000 Lire	Paraurti anteriore	339.000 Lire
Dischi freno ant. «GTV 2.0»	117.000 Lire	Paraurti posteriore	324.000 Lire
Dischi freno ant. «GTV 2.5»	197.500 Lire	Mascherina anteriore	152.000 Lire
Pattini freno ant. «GTV 2.0»	56.300 Lire		

N.B.: i prezzi si intendono IVA esclusa

Un club specifico con filiali in Francia e Gran Bretagna

Nato sul finire degli anni Ottanta, il «Club Alfetta GT/GTV» raduna oltre 700 iscritti e vanta anche due distaccamenti internazionali, in Francia e in Gran Bretagna. Tra i club monomarca che radunano vetture del Biscione è sicuramente uno dei più numerosi. Il Presidente è Paolo Esposito. L'iscrizione costa 50.000 lire e comprende la spedizione gratuita del giornalino (annuale) e di alcuni gadget del club.

Quattro i raduni in un anno, due nel nord Italia, uno al centro e uno al sud, questo per venire incontro alle esigenze di tutti i soci. In concomitanza con i ritrovi si disputano i quattro appuntamenti del «Trofeo Alfetta», prova di velocità alla quale da quest'anno se ne aggiungerà una di regolarità.

Da non dimenticare infine il contributo di conservazione storica svolto con dedizione dal club, che recentemente ha acquistato l'«Alfetta GT 1800 gruppo 2» ex ufficiale portata più volte al successo da Amilcare Ballestrieri. Puntuali le segnalazioni ai soci anche per quanto riguarda le notizie su ciascun modello, numeri di telaio, reperibilità dei ricambi e elaborazioni.

C'è anche un altro sodalizio, sorto da circa tre anni e denominato «Alfissima Owners Club», che si dedica con grande passione alle «Alfetta» coupé. Infatti tra le 250 auto possedute dagli oltre cento soci sono moltissime le «GT/GTV». Da segnalare numerosi modelli rari, come le tre «GTV 2.0 Si», un modello destinato al mercato USA con iniezione Spica, le quattro «GTV» speciali per il mercato tedesco e le cinque «Turbodelta». Questo sodalizio, che raccoglie soprattutto i possessori di Alfa Romeo con ponte posteriore De Dion («Alfetta», «Giulietta», «75», «90», «SZ» e «RZ»), organizza ogni anno tre incontri sulla pista di Monza e almeno due raduni a carattere nazionale. La sede è a Abano Terme (PD), con delegazioni in Lombardia e in Romagna. La tassa d'iscrizione è sempre di lire 50.000 all'anno.



L'«Alfetta GT 1800 gruppo 2», ex ufficiale, acquistata dal club GT/GTV.

Gli indirizzi del club per i possessori di Alfa Romeo «Alfetta «GT/GTV»:

RIAR (Registro Italiano Alfa Romeo)
presso Alfa Romeo Centro Direzionale
20020 Arese (MI) tel. 02/93392421

Club Alfetta GT/GTV
presso Paolo Esposito
Via Lago di Albano 26 06034 Foligno (PG) tel. 0742/320642

Club Alfetta GT/GTV (Sezione Francia)
Rue de Romagne 31 79000 Niort 0033/549281210

Club Alfetta GT/GTV (Sezione Gran Bretagna)
24, St. Bernard Road IN10 3 NL Kent 0044/732358057

Alfissima Owners Club
presso Carlo Ballardin
Via Rocca Pendice 13 35031 Abano Terme (PD) Tel. 0348/2336415

La produzione

Modello	Periodo di produzione	Esemplari
GT 1.8	1974-1976)	21.948
GT 1.6	1976-1980	16.923
GTV 2.0	1976-1978	31.267
GTV 2.0 L	1978-1980	26.108
GTV 2.0	1980-1986	17.648
GTV 6 2.5	1980-1986	22.381



te nessuna è ancora omologabile ASI. È evidente tuttavia che le più anziane, «1.8» in primis, sono le candidate prime alla lista chiusa. Lo stesso vale per la «Turbodelta», che in virtù di una meccanica di genesi Autodelta, con un valore approssimativo di 20 milioni, è la versione più cara in assoluto e, insieme alla «Grand Prix», di più difficile reperibilità. La seconda serie in linea di massima viaggia su quotazioni leggermente infe-

rriori. Ma la «GTV 6», non dimentichiamolo, ha costi fissi e di esercizio maggiori. È l'unica però equipaggiata con l'iniezione, cosa che in qualche misura favorisce un utilizzo più «spensierato».

La reperibilità dell'«Alfetta GT/GTV» sul mercato è buona. Un consiglio: date sempre un'occhiata alle vetrine dell'usato dei concessionari, che molto spesso hanno qualche esemplare tra le mani di cui hanno una grande fretta di disfarsi.

Qualche altro motivo per scegliere un'«Alfetta GT/GTV»? C'è un club di modello particolarmente attivo (vedi box qui sopra) che organizza raduni e anche un trofeo. I ricambi si trovano quasi tutti con facilità e, aspetto da non trascurare, è un'automobile che praticamente tutti i meccanici conoscono e sono in grado di sistemare. Non esiste insomma un buon motivo, se non il gusto personale, per non farci un pensiero. □



STORIA DI IERI

Lancia «Beta»

Nuova era opera prima

Nel 1969 la Lancia entra nell'orbita Fiat. I nuovi padroni trovano però i cassetti dell'ufficio progetti desolatamente vuoti. Nel volgere di tre soli anni nasce la numerosa famiglia delle «Beta», che rimane a listino fino al 1984 e a cui alcuni lancisti rimproverano l'abbondante uso di componentistica e tecnologia Fiat. Ma è l'unico sistema per garantire la sopravvivenza. Oggi alcuni modelli come la «Montecarlo», la «Spider» e la «Volumex» sono già nel mirino dei collezionisti

di Gino Rancati



Il 29 novembre 1906 viene costituita a Torino la società in nome collettivo fra i signori Lancia Vincenzo e Fogolin Claudio. Entrambi provengono dalla Fiat: Lancia dal 1900, Fogolin dal 1902. Ottimi collaudatori e Lancia anche straordinario pilota da corsa, oltre che capo del collaudo Fiat, nonostante la giovane età. Con Nazzaro, Cagno e Storero, il giovanotto, nato a Fobello nell'alta Val Sesia, fa parte della squadra corse Fiat e dà ampia dimostrazione delle sue doti con successi in Italia e all'estero. Ma le competizioni non sono il suo fine: lui vuole essere costruttore. Ecco

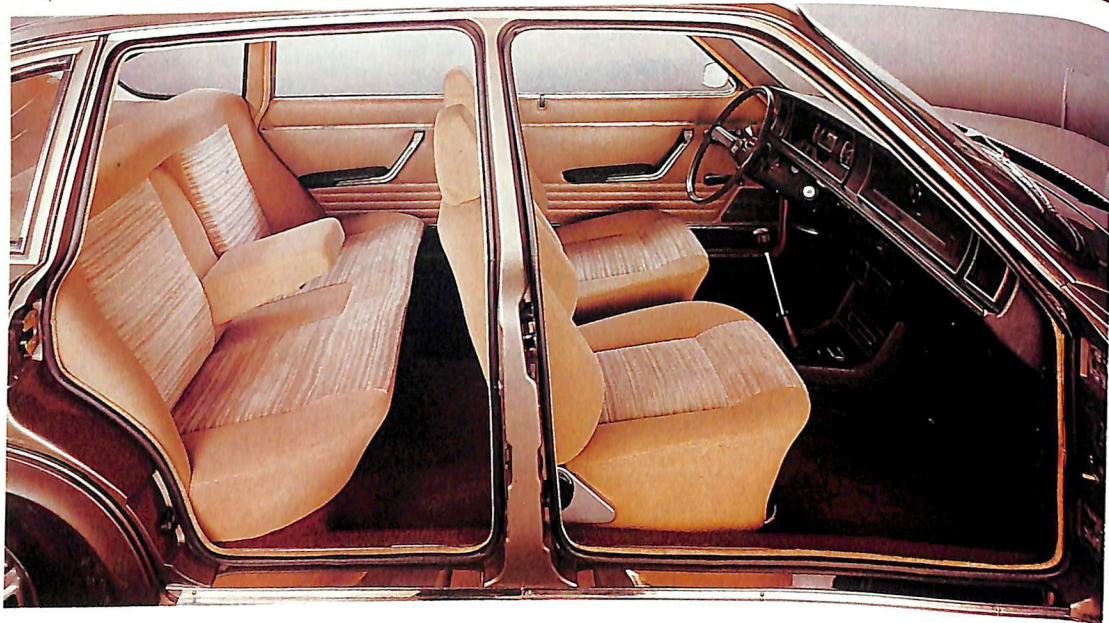
perché verso la fine del 1906, tra via Ormea e via Donizetti, in un'officina con una trentina di operai, nasce la Lancia che può contare su un gruppetto di disegnatori e meccanici pieni di entusiasmo, come i due proprietari. Ai primi del 1907, la piccola fabbrica va a fuoco e con essa, quasi interamente, il primo autotelaio. Ma a metà settembre è di nuovo pronto. La carrozzeria arriverà più tardi per opera di fornitori esterni che avevano imparato l'arte della costruzione di vetture per i cavalli. Ma c'è un inghippo. I mozzi delle ruote non passano attraverso l'ingresso dell'officina e allora bisogna allargare

il varco. Detto e fatto. Martelli e scalpelli e il portone viene ampliato. L'iniziale collaudo, tra comprensibili emozioni, vede Vincenzo Lancia al volante e «Vigin» Gismondi, meccanico e tecnico di rare capacità - che gli sarà fedele negli anni - al fianco. I collaudi proseguono serrati fin quando la «18-24 HP», che sarà chiamata «Alfa» (prima lettera dell'alfabeto greco), è pronta. Motore biblocco di 2543 cm³, 18 CV di potenza a 1800 giri (regime nettamente superiore a quello di altre vetture) cambio a 4 rapporti, trasmissione cardanica. All'«Alfa» segue la «Dialfa» con motore a 6 cilindri, allora uno dei pochi



Prima serie

Nelle pagine precedenti, la «Beta berlina» di serie (1973) e la terza serie della «Coupé», in versione «Volumex». Qui sopra, un esemplare di berlina a due volumi di pre-serie, riconoscibile per la mascherina diversa. A destra, l'abitacolo della «Beta», spazioso e accogliente. Tra il 1972 e il 1975 ne furono costruiti 63.542 esemplari.



della produzione mondiale. Ma la «Dialfa» è troppo «avanti» e non ha fortuna. Lancia comprende la lezione e torna, nel 1909, alla «Beta» con motore di 4 cilindri in linea di 3120 cm³ (monoblocco), con 34 CV a 1500 giri. Trasmissione a cardano, velocità 90 chilometri orari. La produzione sarà di novanta esemplari.

«Beta»: altra lettera greca e nome che tornerà oltre 60 anni più tardi, dopo che Lancia avrà dimostrato la sua genialità con modelli che fecero epoca. Ultima, che lui non poté vedere in tempo sulle strade, prodotta in grande serie, la

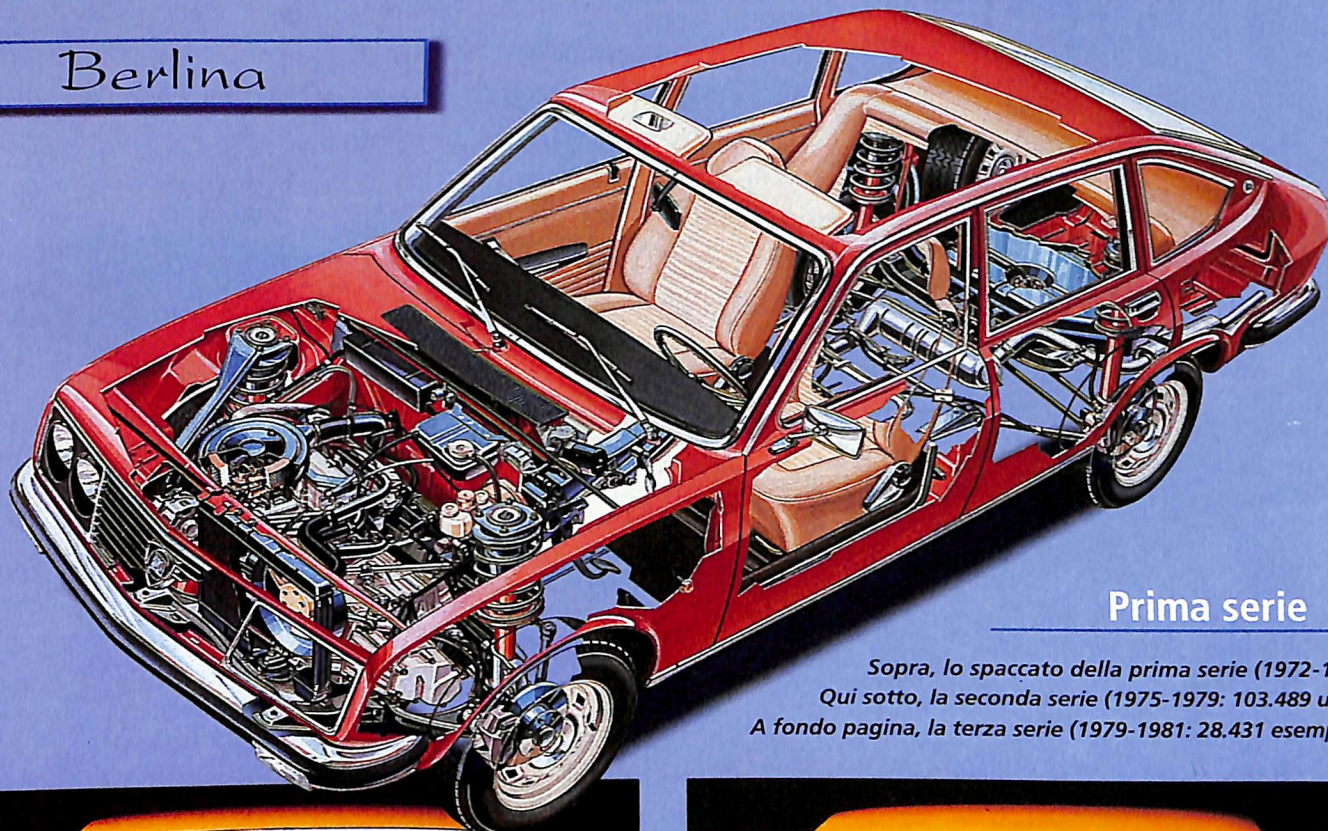
splendida innovatrice «Aprilia» del 1937, immessa sul mercato pochi mesi dopo la sua improvvisa scomparsa a 56 anni. Aveva ancora una volta guidato l'«Aprilia» per il collaudo finale.

La Lancia va avanti. La moglie, signora Adele, diviene presidente e più avanti l'unico figlio maschio, Gianni, ne reggerà le sorti. E poi nomi di vetture famose: l'«Aurelia», la splendida berlina voluta da Gianni Lancia, ormai direttore generale dell'azienda. Nella versione «B20», diventa una formidabile granturismo nella quale il grande Vittorio Jano, direttore tecnico, e Giuseppe De Vir-

gilio infondono la loro maestria. Le corse e le innumerevoli e prestigiose vittorie ne fanno una protagonista. E le corse diventano una febbre. La Lancia pensa allora anche alla monoposto di F.1. Nel 1954 arriva la «D50» originalissima Grand Prix, che dimostra doti sorprendenti. Da poco partecipa al campionato mondiale di F.1, quando il caposquadra Alberto Ascari muore in pista a Monza mentre sta provando una Ferrari.

È l'addio alle corse. Prima, nel 1953 è stata la volta della piccola berlina «Appia». Ma la Lancia, che nelle competizioni ha profuso somme considerevoli e

Berlina



Prima serie

*Sopra, lo spaccato della prima serie (1972-1975).
Qui sotto, la seconda serie (1975-1979: 103.489 unità).
A fondo pagina, la terza serie (1979-1981: 28.431 esemplari).*



Seconda serie



Terza serie

Coupé

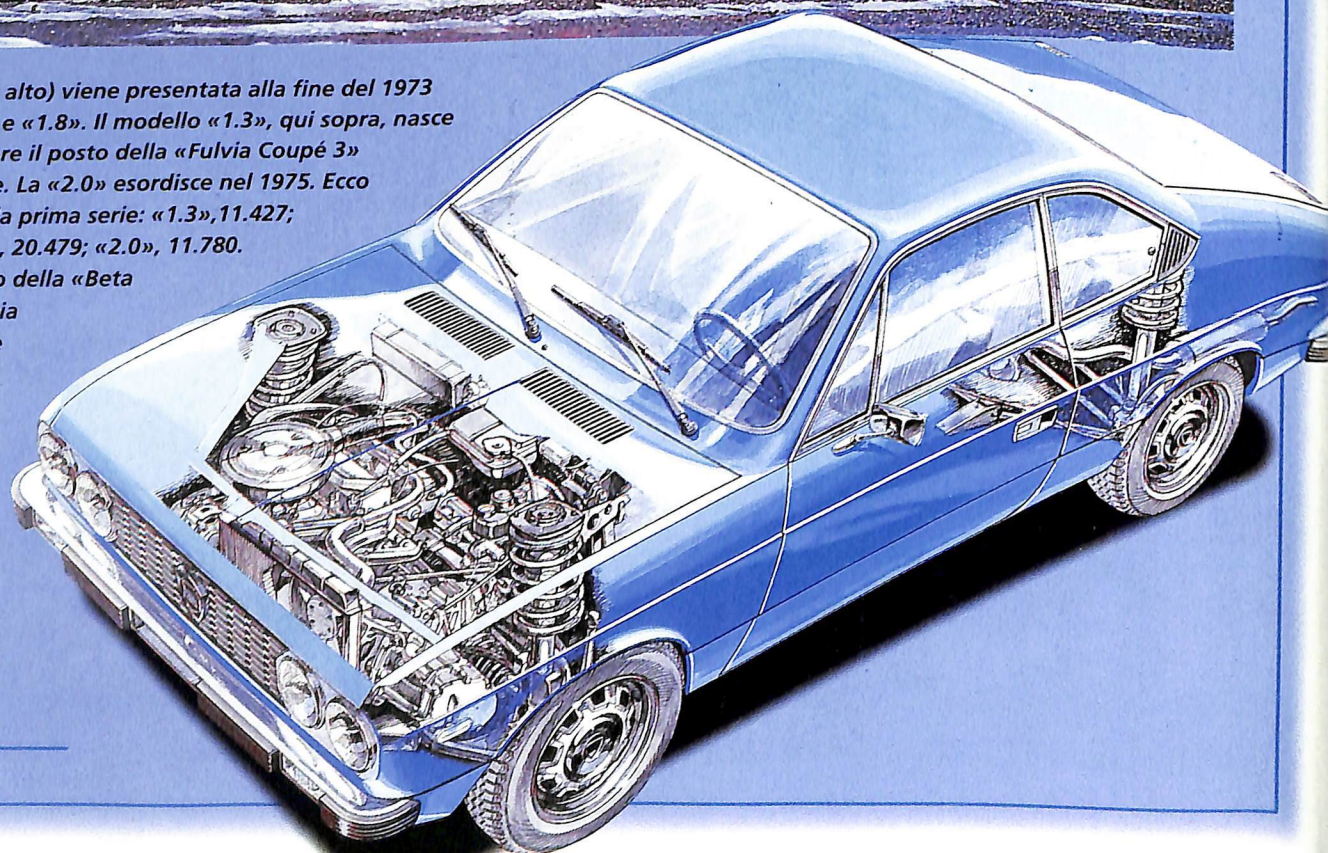


Prima serie



La «Beta coupé» (in alto) viene presentata alla fine del 1973 nelle versioni «1.6» e «1.8». Il modello «1.3», qui sopra, nasce nel 1976 per prendere il posto della «Fulvia Coupé 3» uscita di produzione. La «2.0» esordisce nel 1975. Ecco i dati di vendita della prima serie: «1.3», 11.427; «1.6», 29.397; «1.8», 20.479; «2.0», 11.780.

A destra, lo spaccato della «Beta Coupé» che evidenzia la trazione anteriore e il motore trasversale.



Prima serie



Seconda serie

La «Beta Coupé» seconda serie (qui sopra) nasce nel 1978 e rimane a listino fino al 1981. Tre le cilindrata: «1.3» (12.950 esemplari), «1.6» (7.240), «2.0» (12.165).

tolto uomini dalla produzione di serie, viene ceduta a Carlo Pesenti, «re del cemento» e finanziere. Il quale affida la direzione tecnica al professor Antonio Fessia, progettista tra i più «fantasiosi». Nel 1960, Fessia presenta la «Flavia» berlina a trazione anteriore (la sua passione) con motore a 4 cilindri orizzontali contrapposti, freni a disco. E da allora le Lancia saranno a trazione anteriore.

Fessia, guai a chiamarlo ingegnere, raccontò a chi scrive quale fu il motivo per il quale accettò la chiamata di Pesenti.

«Questi alla fine del colloquio al quale mi aveva invitato, mi porse delle chiavi dicendomi che erano quelle dell'appartamento che aveva scelto prima che andassi a vederlo. Andai e nel salone di entrata vidi un maestoso piano a coda, strumento sul quale mi dilettaivo e mi diletto appena possibile. Dissi di sì e divenni responsabile della progettazione Lancia, continuando ad insegnare al Politecnico di Milano».

Nel 1969, la fabbrica diventa di proprietà della Fiat. Sulla vendita della gloriosa marca si diedero molte versioni.

Prima dell'intervista a Giovanni Agnelli per il telegiornale, scambio due chiacchiere a quattr'occhi con l'Avvocato e gli domando come abbia fatto un finanziere come Pesenti a «cadere» nel dramma della Lancia. Con la solita franchezza mi risponde: «E no. Sono stato io ad accollarmi la Lancia che mi doveva cento miliardi di lamiera».

Alla conferenza stampa per il Salone di Torino, avvenuta pochi giorni dopo un giornalista domanda ad Agnelli quanto gli è costata l'operazione Lancia. Risposta:



Terza serie

La terza e ultima serie della «Beta coupé» (qui sopra) è del 1981 e scompare nell'84. Quattro i modelli: «1.3» (3.140 unità), «1.6» (1.842), «2.0 i.e.» (5.079), «2.0 VX» (1.272).

Spider



Prima serie

Al Salone di Ginevra del 1974 Pininfarina espone il prototipo della «Beta Spider». La produzione viene affidata a Zagato. Della prima serie (1974-1978) ne sono realizzate 1846 («1.6»), 237 («1.8») e 1883 («2.0»).



Seconda serie

La II serie (1978-1981), qui sopra, e la III serie, con paraurti e mascherina diversi (1981-1982), raggiungono in totale le 5428 unità.

«Una lira». Passano tre anni e nella storia della fabbrica di borgo San Paolo ritorna il nome «Beta». Al Salone di Torino del 1972, la Lancia espone la «Beta», primo modello della fabbrica per la quale sono stati potenziati gli stabilimenti di Torino e di Chivasso e costruito il nuovo stabilimento di Verrone nel biellese.

L'appellativo Beta vuole evidentemente ricordare la macchina del 1909, non priva di scelte tecniche innovative e rinverdire una tradizione di nomi. Ma gli intenti sono ben diversi. La «Beta», prima automobile interamente nuova dall'ingresso della Casa nell'orbita Fiat, intende raccogliere

il testimone della «Fulvia» e si presenta come berlina 2 volumi (forse l'abbandono dei tre volumi al cliente Lancia non soddisfa del tutto) con motori di 1400, 1600, 1800 cm³ e cinque versioni.

Ovviamente trazione anteriore, motore-cambio-propulsore inclinati all'indietro di 20 gradi e sospensioni a 4 ruote indipendenti. Il propulsore, in posizione trasversale, è frutto della produzione del Gruppo. Ai lancisti non piace troppo che le prime «Beta» avessero sui coperchi del motore la scritta Fiat. Ma la tecnica è indubbiamente raffinata, proprio allo scopo di lustrare il marchio con un

prodotto affidabile da subito e capace di incontrare i consensi del grande pubblico. La nuova berlina è lunga 4,29 metri, ha passo di 2,54 (lo spazio a bordo è notevole), carreggiate di 1,41 (davanti) e di 1,39 (dietro). La larghezza è di 1,69, l'altezza a vuoto di 1,41. Peso 1085 chili. A settembre del 1973 la Casa presenta al Salone di Francoforte la «Beta coupé». Due motori (1600 e 1800) con potenze superiori a quelle della berlina e cioè 108 e 120 CV. Passo accorciato, lunghezza della vettura inferiore di 19 cm (3,99 metri), 2 posti anteriori più 2 posteriori piuttosto sacri-

Prima serie



Seconda serie



Montecarlo

La sportiva a motore centrale esordisce a Ginevra nel 1975. La I serie (fino al 1978) raggiunge i 3835 esemplari (più 1801 «Scorpion» per gli Usa); la seconda (a listino fino al 1984) 1940.

ficati: circa 73 mila gli esemplari realizzati della prima serie (fino al 1978). Autunno 1974: Umberto Agnelli diviene presidente della Lancia, Giovanni Sguazzini amministratore delegato e Pier Ugo Gobbato direttore generale. A marzo di quell'anno Pininfarina espone nel suo stand a Ginevra la «Beta spider», il cui contratto di produzione viene però affidato a Zagato: uguale alla coupé, ma con roll-bar centrale, tettuccio rigido che può trovare posto nel baule e semicapote posteriore ripiegabile. Circa 8000 gli esemplari, di cui una buona parte destinata al mercato USA.

La gamma si amplia, l'offerta è diversificata allo scopo di incontrare i gusti del numero maggiore di clienti. La crisi petrolifera ha tuttavia conseguenze anche sulla «Beta» che, sempre nel 1974, adotta sulla berlina un motore di 1300 cm³ da 82 CV, 160 orari e capace di percorrere 11,6 chilometri con un litro di benzina.

1975, Salone di Ginevra: debuttano le versioni «HPE» e «Montecarlo». La prima («High Performance Estate» e cioè familiare di alte prestazioni) adotta il pianale della berlina (accoglie a bordo 4-5 passeggeri) e si presenta con due motori: 1600 e 1800 da 100 e 110 CV.

Velocità superiore a 170 e 175 orari.

La «Beta Montecarlo» ha il nome che ricorda le affermazioni della Casa nel rallye più celebre del mondo. Stile di Pininfarina, due posti secchi, motore posteriore centrale a 4 cilindri di 1995 cm³ con 118 CV a 6000 giri. Velocità massima 190 orari, chilometro da fermo in 30" e 5. Senza alcun dubbio una bellissima granturismo assolutamente degna della tradizione Lancia. Quasi 6000 esemplari tra la prima e la seconda serie. Ricordo che l'ingegner Gobbato mi propose di andare a Maranello da Ferrari per fargli vedere la «Montecarlo». E

Prima serie



HPE

La «Beta HPE» («High Performance Estate», cioè «giardinetta ad alte prestazioni») nasce nel 1975. La prima serie (fino al 1978) viene costruita in 30.575 esemplari.



Seconda serie



Terza serie

La seconda serie (a centro pagina, 1978-1981) totalizza 26.780 unità, mentre la terza serie, denominata «Executive», in vendita fino al 1984, raggiunge i 17.709 esemplari.

così fu. Per me significava provare in anteprima la nuova Lancia e stare qualche ora con Gobbato con il quale qual- (e ho tuttora) un ottimo rapporto. Non ultimo, incontrare il vecchio e caro amico. Ferrari fece un giro attorno alla Montecarlo, si interessò delle caratteristiche ed esclamò: «Eh, Pininfarina!». Prima che finisca il 1975 la berlina viene modernizzata nella carrozzeria per aumentare la visibilità posteriore e ottenere una forma più snella, dando origine alla seconda serie. Per tutte le versioni «Beta» viene abbandonata la cilindrata 1800 sostituita dalla 2000. Anche la «Beta coupé» adotta il nuovo due litri, la cui presenza sotto il cofano è segnalata da un leggero rigonfiamento di quest'ultimo. Debutta anche sulla 2+2 il motore di 1297 cm³ e 82 CV a 6400 giri. Velocità 165 orari. Sostituisce la «Fulvia coupé» di pari cilindrata, appena uscita di produzione. Nel 1978 viene presentata la seconda generazione delle versioni più sportive della «Beta» (gli interni sono completamente ridisegnati, cambiano le griglie del radiatore e lo specchio retrovisore esterno), mentre la berlina, dopo il leggero maquillage (seconda serie: 1975-'79) si presenta nella sua terza edizione. La mascherina riprende il disegno della neonata «Delta», nuovi proiettori rettangolari, l'interno è completamente nuovo: debutta l'originale plancia detta «a gruviera». È il preludio per il completamento definitivo della gamma. 1980: nasce la «Trevi». Nome che può ricordare la celebre fontana romana, ma soprattutto la carrozzeria a tre volumi. Cilindrate 1600 e 2000. La «Trevi» viene



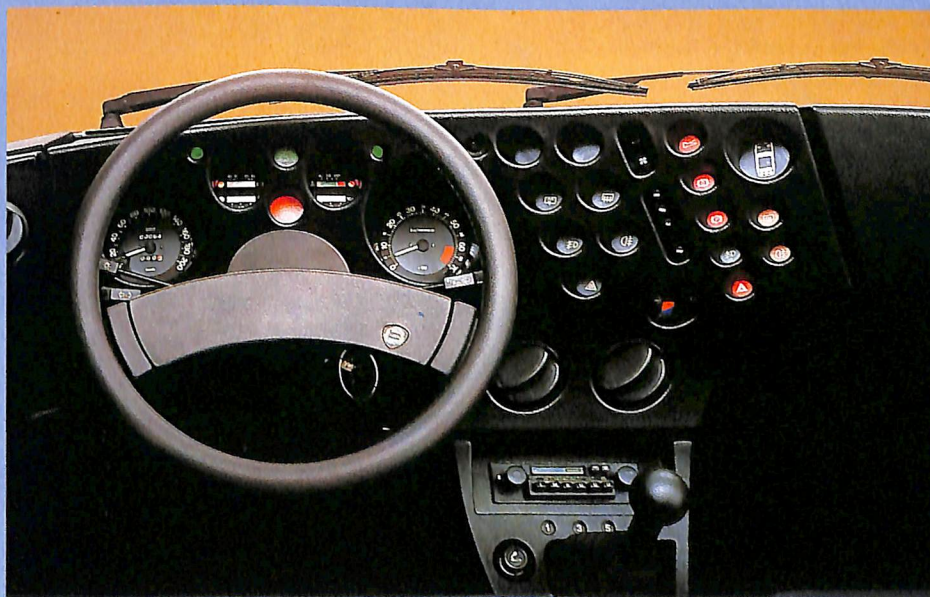
Prima serie

Trevi

La berlina a tre volumi («1.6», «2.0» e «2.0 i.e.») è l'ultima ad apparire sul mercato, nel 1980. La prima serie (fino al 1983) totalizza 30.200 esemplari. La seconda (1983-1984) raggiunge le 6584 unità. Le «Volumex», I e II serie, sono costruite in 3844 esemplari.



Seconda serie



posta sul mercato anche quale 2000 con iniezione elettronica Bosch «L Jetronic»: potenza 122 CV e velocità massima di 180 chilometri all'ora.

Nel 1981 le «Beta coupé» e d'ora innanzi le «HPExecutive» si presentano fortemente modernizzate in tre versioni: 1366 cm³ con 84 CV e 167 orari (solo coupé), 1600 con 100 CV e 178 chilometri l'ora e 2000 con 122 CV e 185 orari. Il 2 litri adotta anch'esso l'iniezione elettronica. Esteticamente si riconoscono per la nuova mascherina anteriore (nel segno del rinnovato family feeling del marchio), per i paraurti più generosi (1.6 e 2.0), per i due retronebbia e per lo spoiler posteriore sul cofano (coupé), che racchiude la scritta di identificazione della vettura. Anche gli interni sono stati rinnovati adottando nuove stoffe quadrettate. Torniamo alla «Trevi» per dire che è molto più gradevole dal punto di vista stilistico e ciò conferma che le berline Lancia debbano avere carrozzeria a tre volumi.

La produzione della «Beta» cessa nel 1984. L'ultima novità riguarda i modelli «coupé», «HPExecutive» e «Trevi» su cui vengono montati motori di 1995 cm³ e 135 CV di potenza, ottenuti grazie a un compressore volumetrico a lobi accoppiato con un carburatore doppio corpo verticale. Si tratta delle versioni più veloci della «Beta»: 195 all'ora le «coupé» e «HPExecutive», 191 la tre volumi. La sigla di identificazione è «VX». Gli esemplari, rispettivamente: 1272, 2369, 3844.

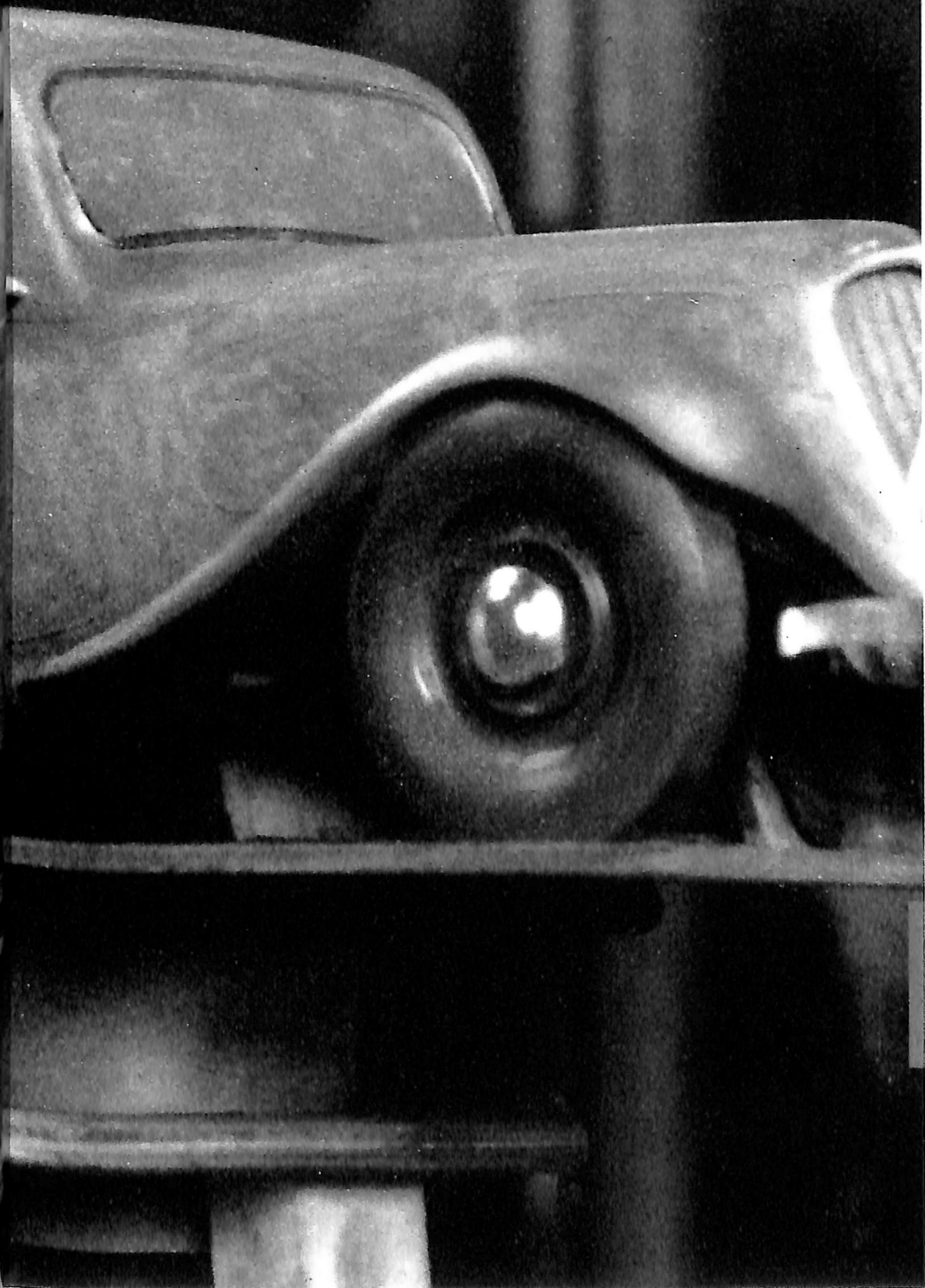
Il totale della produzione di tutte le «Beta», dal 1972 al 1984, è stato di 395.985 unità. □

Lo scultore delle Citroën

di Alfredo Albertini



All'italiano Flaminio Bertoni, emigrato in Francia negli anni Trenta, si deve la linea di alcune delle Citroën più famose. La sua opera prima è stata la «Traction Avant», seguita dalla «2 CV», dalla «DS» e dalla «Ami». Era un grande artista e i suoi lavori di pittura e di scultura sono sempre più apprezzati



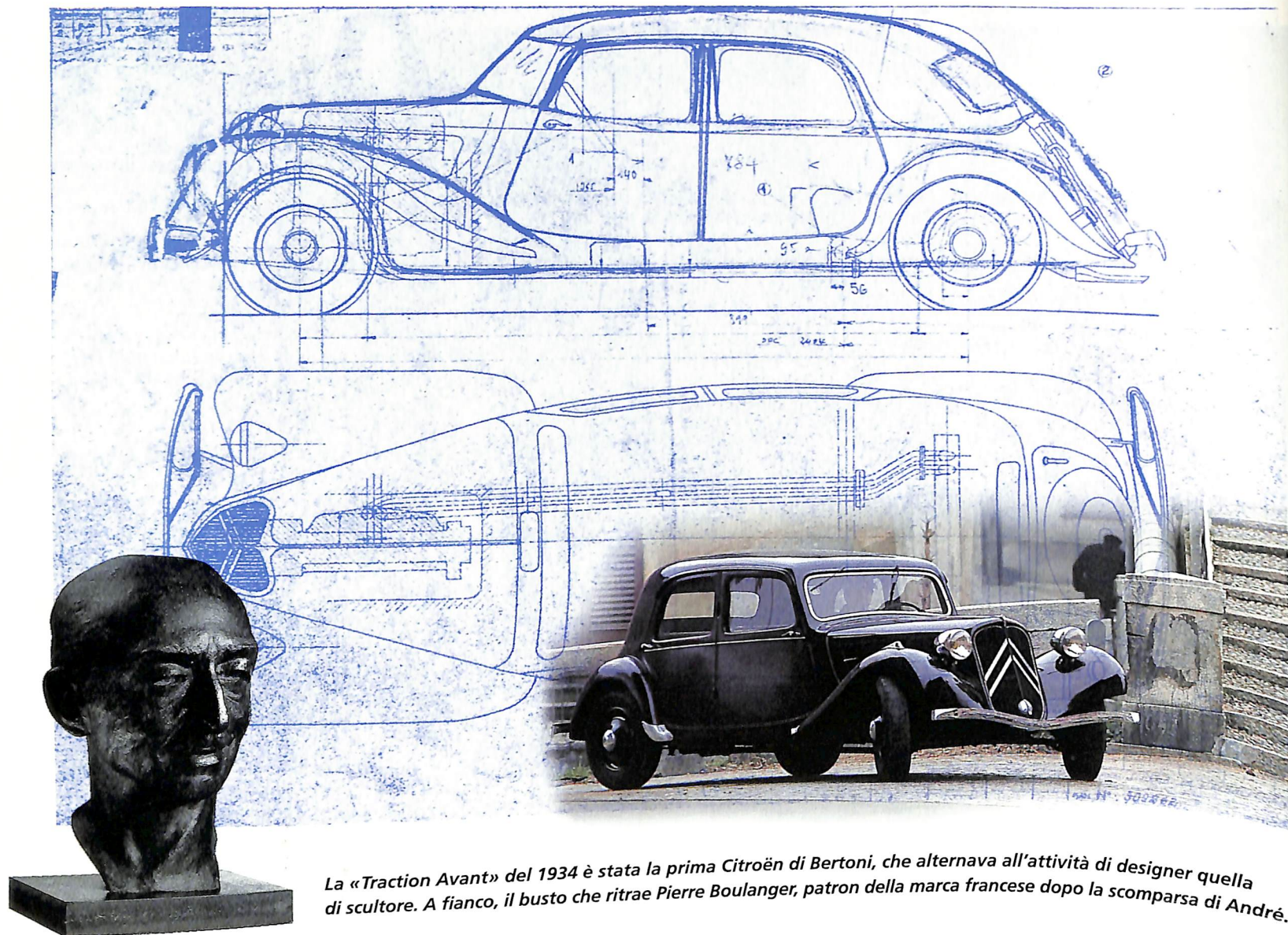
Quando guidiamo la nostra automobile o quando ammiriamo o semplicemente guardiamo le altre, nella stragrande maggioranza dei casi non conosciamo il nome di chi ne ha disegnato la linea. E pensare che la forma di un oggetto è, il più delle volte, la motivazione principale di un acquisto. Ci sono e ci sono state infatti belle macchine dalla meccanica poco raffinata o poco affidabile che hanno avuto successo e, viceversa, altre poco riuscite ma efficientissime che hanno stentato a trovare acquirenti.

Negli ultimi anni, poi, il computer ha rivoluzionato la vita degli addetti alla progettazione, poichè sono tali e tanti i vincoli aerodinamici e quelli volti a migliorare la sicurezza, che il lavoro del designer è costretto entro limiti ben precisi. Senza poi considerare i costi industriali per realizzare una carrozzeria: chi si occupa dello stile non può non tenere conto, salvo casi rarissimi, del fatto che il prodotto industriale deve essere anche economico nella costruzione.

Prima dell'ultima guerra mondiale e, in parte anche fino agli anni Sessanta, gli stilisti invece potevano lavorare più con la fantasia che con l'occhio al portafogli e ciò ha permesso la nascita di automobili straordinarie, che ancora oggi sono ricordate per la loro bellezza e per la loro linea fuori dal tempo e dalle mode.

Fra i tanti «sconosciuti» che hanno lavorato per dare agli automobilisti vetture che non erano soltanto degli oggetti per spostarsi ma anche autentiche sculture in movimento, un posto a parte spetta a Flaminio Bertoni, varesino emigrato in Francia all'inizio degli anni Trenta, che ha dato forma a quattro Citroën che, per un verso o per l'altro, hanno fortemente segnato la storia dell'automobile: la «Traction Avant», la «2 CV», la «DS», l'«Ami 6».

Assunto negli stabilimenti parigini della marca del Double Chevron nel 1932, e cioè proprio nel periodo in cui André Citroën aveva in mente la realizzazione di una nuova automobile con carrozzeria portante in acciaio e trazione anteriore, Bertoni capitò nel posto giusto al momento giusto. Mentre la meccanica e la volumetria erano in parte già definite, la linea infatti era ancora nella mente degli dei e nessun disegnatore degli uffici di rue du Théâtre, dove aveva sede il reparto progettazione, era stato in grado di creare qualcosa di veramente nuovo. Flaminio Bertoni, che oltre a essere un tecnico era anche un artista con una grande passione per la pittura e per la scultura, aveva già in mente qualcosa e per mostrarlo al patron André decise di realizzarlo non su carta ma in tre dimensioni. Passò una notte intera a creare e mo-



La «Traction Avant» del 1934 è stata la prima Citroën di Bertoni, che alternava all'attività di designer quella di scultore. A fianco, il busto che ritrae Pierre Boulanger, patron della marca francese dopo la scomparsa di André.

dell'ò la plastilina fino a quando, la mattina successiva, la sua opera fu pronta. Monsieur Citroën venne chiamato a vedere il risultato di quelle lunghe ore di lavoro e, senza aggiungere altro, invitò personalmente Bertoni a recarsi con la scultura a casa sua affinché la moglie potesse esprimere il suo giudizio.

Naturalmente il modello raccolse il pieno consenso della signora Citroën e nel giro di qualche giorno Bertoni ne realizzò un altro in grandezza naturale. Nel contempo vennero fatti i disegni tecnici e nel marzo del 1934 la «Traction Avant» venne presentata ufficialmente.

Negli anni successivi Flaminio Bertoni continuò a dedicarsi alla sua grande passione, l'arte, esponendo le sue opere a Parigi, nel resto della Francia e anche in Italia, raccogliendo consensi ovunque. Ci furono poi la guerra, un nuovo matrimonio e, nel 1948, il lancio ufficiale al Salone di Parigi della «2 CV», l'utilitaria voluta da Pierre Boulanger (il nuovo patron della Citroën dopo la scomparsa di An-

dré, avvenuta il 3 luglio del 1935, e il passaggio della proprietà alla Michelin) la cui inconfondibile forma è opera, ancora una volta, dell'italiano Bertoni.

E pensare che, alla fine degli anni Trenta, Flaminio non venne coinvolto nella progettazione della carrozzeria della «2 CV» perchè la nuova macchina non doveva essere bella ma soltanto funzionale. E invece Bertoni, di sua iniziativa, realizzò un modello in legno e gesso che inizialmente non piacque ma che poi venne approvato e migliorato alla fine del conflitto mondiale.

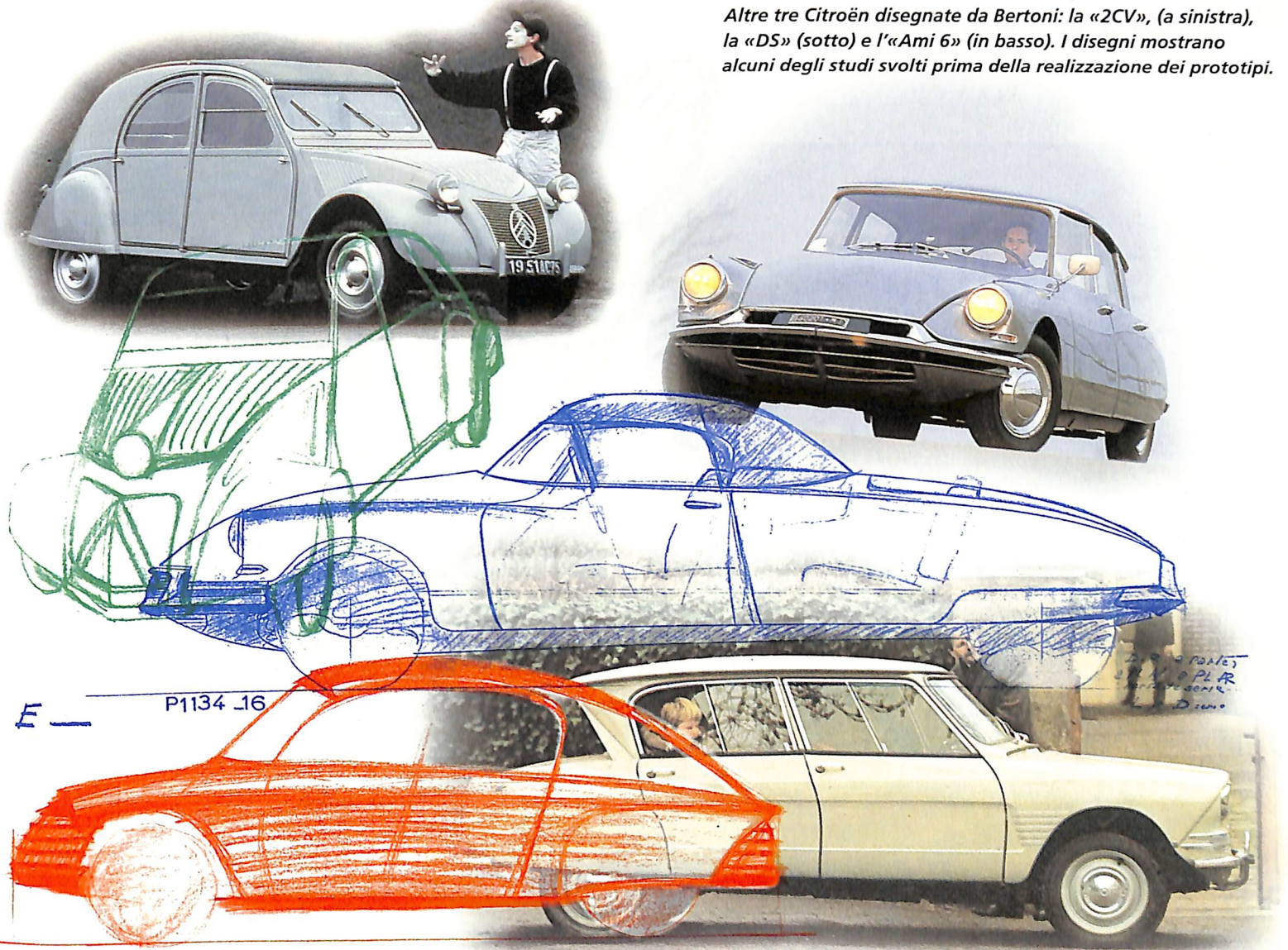
Il fatto che Bertoni fosse l'autore della linea della «Traction» e della «2 CV» rimase però segreto per molti anni: alla Citroën, per ragioni di riservatezza e, forse anche per gioco di squadra, non si voleva in nessun modo far sapere alla stampa i nomi dei progettisti, un atteggiamento che spinse addirittura Bertoni a minacciare le sue dimissioni in una lettera scritta alla direzione il 2 gennaio del 1952.

Ma è con la «DS» del 1955 che il suo talento di artista raggiunse il massimo. Pro-

viamo infatti a immaginare che tipo di automobili circolavano per le strade a metà degli anni Cinquanta; molte avevano ancora ampi parafranghi, proprio come la «Traction Avant», altre la pedana alla base delle portiere, altre ancora finestrini piatti e imponenti mascherine ridondanti di cromature. La nuova «DS» sembrava scesa da un altro pianeta, con la sua linea filante e aerodinamica, il parabrezza panoramico, il muso lungo e affusolato, il cruscotto futuristico in materiale sintetico.

Una «DS» venne esposta anche alla Triennale di Milano nel 1957 come opera d'arte industriale, ottenendo un ambito riconoscimento. Naturalmente, Bertoni ne fu orgoglioso, ma non mancò di rilevare che il suo sogno sarebbe stato quello di esporre in quella sede anche le sue opere d'arte, una possibilità che però non gli venne mai concessa. D'altra parte, ancora oggi, Bertoni è ricordato tra gli appassionati soprattutto per le sue automobili, e, solo in tempi recenti, anche la sua attività di scultore e di pittore è stata posta nella giusta luce.

Altre tre Citroën disegnate da Bertoni: la «2CV», (a sinistra), la «DS» (sotto) e l'«Ami 6» (in basso). I disegni mostrano alcuni degli studi svolti prima della realizzazione dei prototipi.



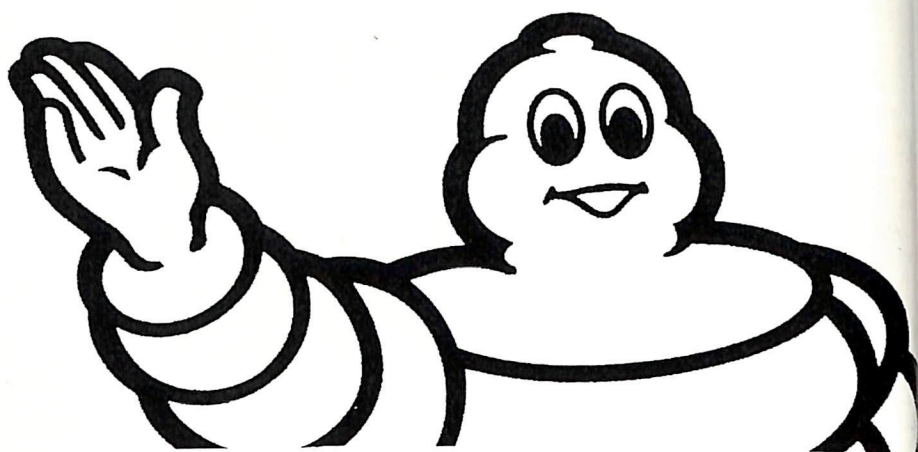
La mostra che gli è stata dedicata a Villa Recalcati a Varese lo scorso ottobre ne è del resto la migliore conferma. Tornando alla sua attività di designer, alla fine degli anni Cinquanta la direzione della marca francese decise di realizzare una nuova automobile per colmare il vuoto che c'era tra la «2CV» e la «DS». Queste le caratteristiche: tre volumi, quattro posti, motore di 600 cm³. Poichè le dimensioni dovevano essere quelle della «2 CV», Bertoni osservò che in una lunghezza massima così ridotta i tre volumi non potevano starci. Dopo numerose prove e vari studi, ebbe il colpo di genio: disegnare un lunotto invertito rispetto a quelli tradizionali in modo da poter lasciare separato il bagagliaio dall'abitacolo e, al tempo stesso, offrire agli occupanti la massima abitabilità. L'«Ami 6» venne introdotta nel 1961 e, appena tre anni dopo, Bertoni uscì di scena. Qualche mese prima, però, ebbe l'ultima felice intuizione: abbassare e allargare i parafanghi anteriori della «DS» per poter inserire i doppi fari. □

IL RADUNO DI VARESE

Non solo automobili

Nell'ambito della mostra dedicata a Flaminio Bertoni, si è svolto a Varese un raduno riservato alle Citroën d'epoca da lui disegnate. La manifestazione, organizzata dall'Idéesse Club di Sesto Fiorentino, ha visto la partecipazione di circa 160 auto, molte delle quali di grande interesse collezionistico. I radunisti si sono dapprima ritrovati in località Schiranna e poi, tutti insieme, hanno sfilato per le vie della città concludendo il giro davanti a Villa Recalcati, sede della rassegna dedicata alla multiforme opera di Bertoni. La mostra ha costituito molto probabilmente soltanto il primo appuntamento di una grande rassegna itinerante destinata a celebrare l'opera dell'artista italo-francese, attivamente promossa dal figlio Leonardo che intende onorare la memoria del padre divulgando le sue opere e la sua attività a livello internazionale.

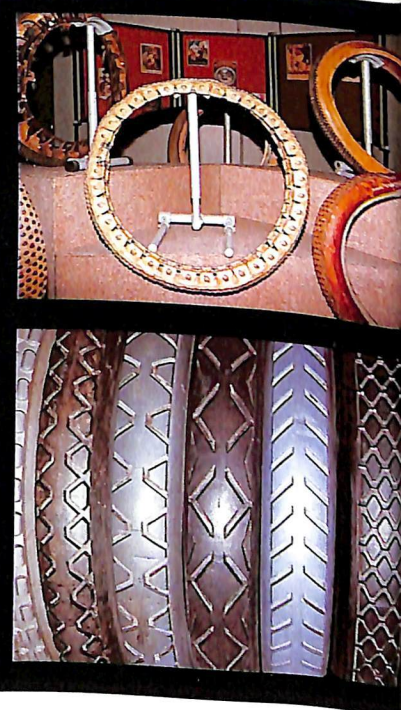




Un secolo di Bibendum

Cent'anni fa un'intuizione geniale, osservando una pila di pneumatici ammassati uno sull'altro. Oggi, un pupazzo tra i più celebri, un simbolo per la Casa francese. Che oltre a non dimostrare i segni dell'età, si prepara a nuovi impegni per il suo più importante compleanno. Il primo: la riapertura del museo che racconta la storia del marchio

di Carlo Di Giusto



Quella del Bibendum è una figura che conosco tutti; è il protagonista di un fenomeno - si potrebbe dire - che non accenna a «sgonfiarsi». Associare il robusto omino bianco ai pneumatici Michelin è una cosa che fanno anche i bambini. Merito di un'intuizione geniale, nata per caso come tutte le grandi idee, osservando una pila di gomme: «Con un paio di braccia e due gambe potrebbe sembrare un pupazzo» aveva esclamato Edouard Michelin all'Esposizione Universale e Coloniale di Lione. Il di-

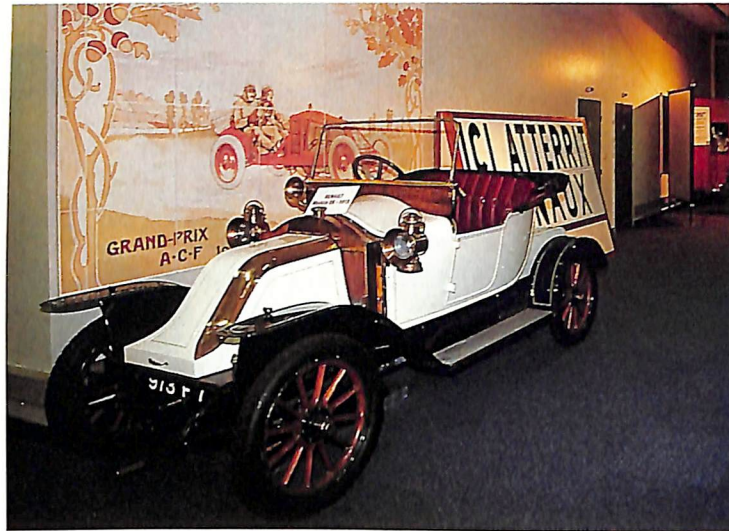
segnatore O'Galop lo ritrae con in mano un calice pieno di chiodi e vetri di bottiglia e il celebre slogan: «Nunc est bibendum!», è ora di bere, nel senso che il pneumatico Michelin si beve gli ostacoli. Era esattamente l'aprile di cento anni fa.

Da allora il Bibendum ha accompagnato passo dopo passo l'evoluzione tecnica e tecnologica dei prodotti della Casa francese, spesso anticipando anche il progresso del suo tempo. È nel segno di Bibendum, dunque, che la Michelin affronta il 1998. E per cominciare ha

aperto i battenti del rinnovato museo nel pieno centro di Clermont-Ferrand, primo passo di un'importante serie di iniziative che vedranno il «Bib» protagonista assoluto, nonché, ovviamente, testimonial dei nuovi prodotti Michelin.

Nel museo di Clermont-Ferrand la storia della Michelin si incrocia con quella dei più diversi mezzi di trasporto, dalle biciclette ai treni, dalle automobili agli aerei, dalle motociclette ai veicoli spaziali. L'evoluzione tecnologica è ben rappresentata dai numerosi esempi di impie-

Al museo Michelin di Clermont-Ferrand, in Francia, passo dopo passo, in alto, si fa largo l'evoluzione della storia del pneumatico. Ma non solo. Accompagnano il viaggio all'indietro nel tempo, i mezzi di trasporto più svariati; bici, motociclette, auto storiche e da corsa (che hanno portato in pista le gomme della Casa). Oppure una serie di oggetti di ogni epoca, compresi gli arzilli centenari Bibendum.



go dei pneumatici francesi. Dalle rivoluzionarie - per i tempi - gomme smontabili per bicicletta, che consentirono al campione Charles Terront di dominare le più impegnative corse dell'epoca, a quelle che equipaggiano tuttora la navetta spaziale Space Shuttle, fino al pneumatico a mobilità continua, l'ultimo nato, battezzato PAV, caratterizzato dal rivoluzionario sistema ad aggancio verticale che, alla pressione normale, consente una guida più precisa, ma che in caso di foratura mantiene la possibilità

di proseguire il viaggio, lasciando quasi inalterato il comportamento della vettura. Michelin, però, non è soltanto pneumatici. Il Bibendum, infatti, con il suo carattere gaudente, ma anche un tantino provocatorio, è da sempre un fedele compagno del turista e del viaggiatore. E nel museo, infatti, non mancano i pezzi storici che testimoniano l'impegno della Casa francese in questo settore: i cartelli indicatori stradali, le cartine e le più antiche edizioni della celebre Guida Rossa Michelin. □



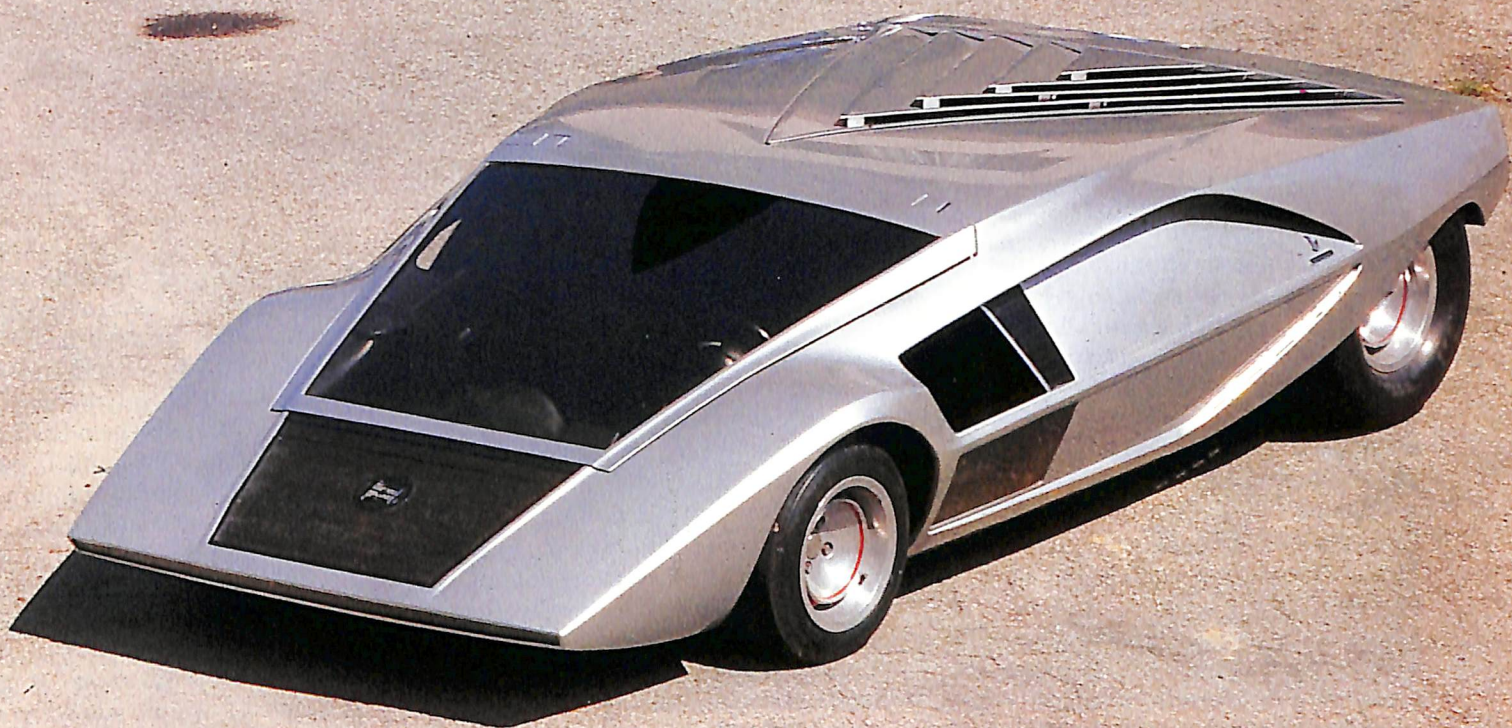
DOSSIER

Lancia «Stratos»

Stratostoria

Una bella storia quella della berlinetta della Casa di Chivasso, una tipica storia d'amore, nata dalla passione di uomini molto speciali quali Nuccio Bertone, Cesare Fiorio, Ugo Gobbato, Gianni Tonti, Claudio Maglioli e Sandro Munari. Ecco l'epopea di una leggendaria vettura che si è dimostrata imbattibile nelle corse

di Giancarlo Perini

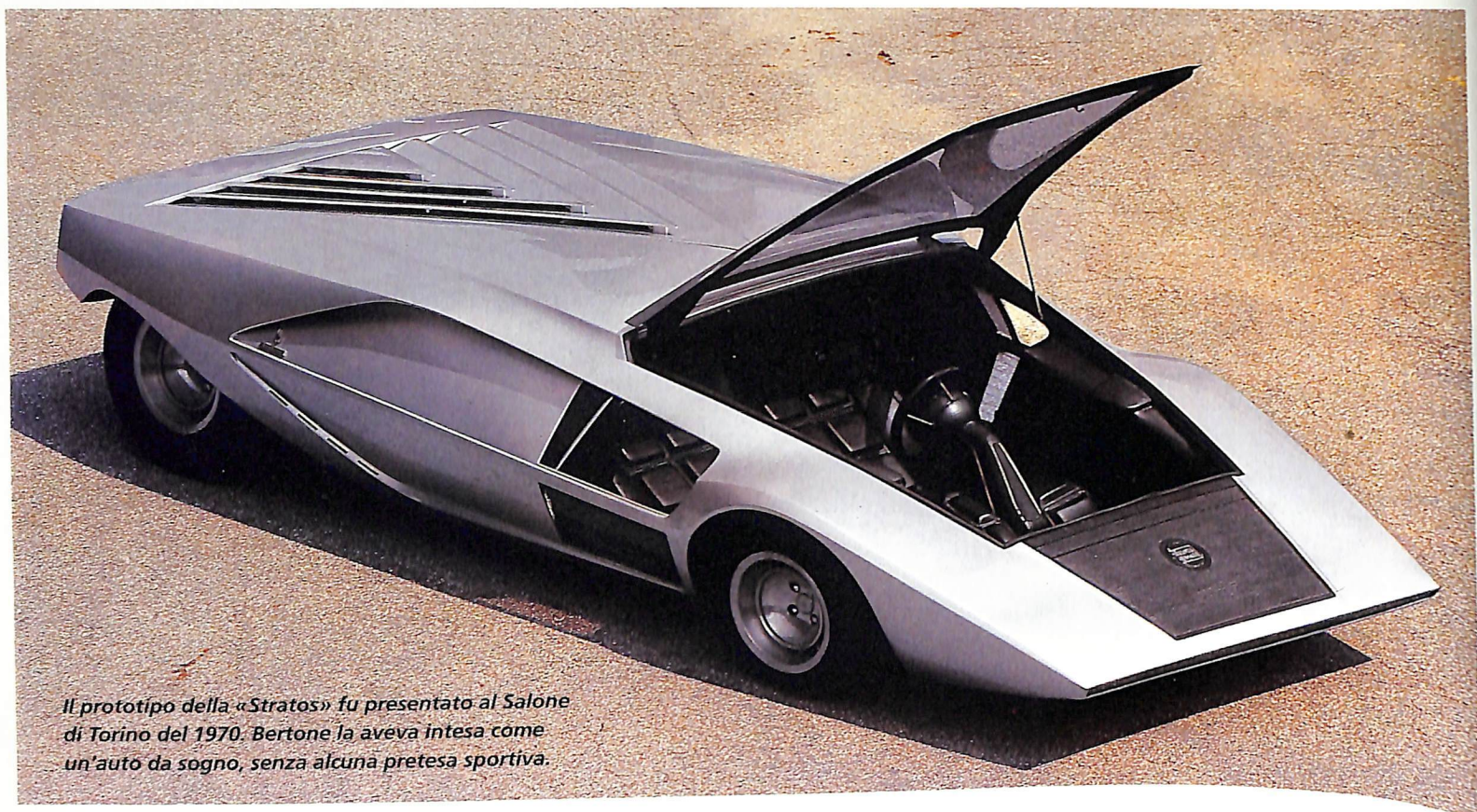


La Lancia ha dominato i campionati mondiali rally molto prima dei giapponesi che oggi si contendono il titolo lasciato a loro disposizione dall'industria europea, attualmente rappresentata ai massimi livelli esclusivamente dalla Ford. Negli anni Settanta la Lancia fu il primo costruttore a sviluppare un'auto di piccola serie concepita e progettata per diventare la regina delle gare su strada. Quell'auto si chiamava «Stratos», un nome nato dalla fantasia degli stilisti di Casa Bertone che diedero vita al progetto. Oggi «Stratos» significa tre titoli mondiali vinti in sequenza (1974, 1975

e 1976) e più di cento rally in cui letteralmente stracciò gli avversari. Il suo successo non tramontò secondo un ciclo naturale sui campi di gara, che avrebbe potuto dominare per molti anni ancora, ma sotto i colpi della fredda logica dei numeri e della forza bruta del potere, quando la Fiat, padrona della Lancia, aveva deciso che negli anni successivi (dunque a partire dal 1977), l'arma decisiva per i rally sarebbe stata la «131 Abarth». Cosa che, grazie alla straordinaria squadra corse nata in Lancia per opera di Cesare Fiorio, avvenne puntualmente, anche se il Rallye di Montecarlo del 1977 andò ancora una volta a Sandro Munari e alla Lancia Stratos.

Nata per vincere

Lo svizzero Thomas Popper si innamorò della Lancia «Stratos» quando la vide per la prima volta al Salone di Ginevra nel 1976. Aveva allora diciassette anni ed era uno studente con pochi soldi in tasca. Oggi è uno dei maggiori collezionisti di «Stratos», presidente del Club Lancia Stratos e vanta la più ricca raccolta di documenti, immagini e oggetti che parlano di questa favolosa vettura in tutti i suoi aspetti. Sono molti i collezionisti che, come Popper, hanno scelto la Lancia «Stratos» per la sua esotica bellezza. Il suo disegno è nato dalla matita del famoso, seppur discreto, Marcello Gandini che un anno pri-



Il prototipo della «Stratos» fu presentato al Salone di Torino del 1970. Bertone la aveva intesa come un'auto da sogno, senza alcuna pretesa sportiva.

ma di disegnare la «Stratos», prodotta in piccola serie dalla Lancia ne aveva visualizzato i concetti tecnici e formali nell'«auto da sogno», presentata dalla Bertone al Salone di Torino del 1970.

In quegli anni, alla Lancia nessuno stava pensando a un'auto sportiva. Soltanto Cesare Fiorio sperava in un'erede della «Fulvia Coupé HF» con la quale la Casa di Chivasso riusciva a contrastare e a volte a battere le fortissime e più specializzate Alpine Renault e Porsche.

L'idea e la stimolante provocazione vennero da Nuccio Bertone in persona che, come ricorda Marcello Gandini, voleva «stabilire un ponte» con la Lancia e esal-

tare la sua supremazia nel disegno delle auto sportive a motore centrale come la Lamborghini «Miura».

«Il primo prototipo "Stratos" nacque in modo molto strano - racconta Gandini - Bertone voleva tenere il progetto assolutamente segreto. La presentazione al Salone doveva essere una sorpresa. Per questo comprammo una "Fulvia Coupé HF 1.6" da 115 CV, di seconda mano, la smontammo e utilizzammo i suoi organi meccanici seguendo lo schema del motore centrale con trazione posteriore».

Il primo prototipo «Stratos», successivamente chiamato «Zero», esaltava le caratteristiche di una macchina da rally:

posizione di guida molto avanzata, massima visibilità anteriore, dimensioni estremamente compatte, distribuzione dei pesi ottimale e il più basso centro di gravità. Le sue misure parlano da sole: la «Stratos» era larga ben 1879 mm anche se lunga solo 3580 mm. Il passo era di 2220 mm e l'altezza ridotta a 840 mm. Peso complessivo dichiarato: 710 kg. Al confronto la pur agile «Fulvia Coupé» era un cacciatorpediniere lungo 3935 mm e alto 1330 mm, per una massa complessiva di 850 kg.

Bertone aveva visto giusto. Il «ponte» con la Lancia fu stabilito e la scelta tecnica del motore centrale confermata. Eppure ci

IN GARA ERA IMBATTIBILE



La «Stratos» da corsa «prima versione» debutta alla fine del 1973.



Sandro Munari, in coppia con Maiga, vince il Montecarlo del 1977.

vollero molto tempo, tanto coraggio, grande pazienza e straordinaria passione per vedere trasformare l'idea iniziale in una vera GT destinata a mietere successi nei rally e a diventare un'alternativa italiana alla Porsche «911».

Dalla «Show car» alla produzione di serie

Come sempre, i fallimenti non hanno genitori mentre i successi hanno di solito molti padri. La Lancia «Stratos» non fa eccezione e vanta molti papà di grande talento. Era inevitabile perché la sua breve vita ha conosciuto fasi ben diverse e nettamente distinte. Ci sono stati almeno quattro tipi di «Stratos». L'auto da sogno del 1970, il prototipo stradale del 1971, l'auto di produzione e quella da corsa. Tutti radicalmente diversi, ma assolutamente necessari per la vittoria finale.

Se la prima stesura del capitolo «Stratos» si deve esclusivamente a Nuccio Bertone (che si servì della geniale matita di Gandini), lo sviluppo del progetto va ascritto a Cesare Fiorio (che ne divenne inimitabile promotore) e a Ugo Gobbato, allora direttore generale della Lancia, che con la segreta complicità di Umberto Agnelli decise a favore del progetto malgrado mille resistenze e difficoltà. Non ultima quella della incertezza sul propulsore da utilizzare. La decisione di produrre una piccola serie di 500 unità della nuova granturismo Lancia venne presa nel marzo del '71, ma nei mesi successivi, Marcello Gandini spese più tempo a capire quali organi meccanici avrebbe dovuto utilizzare per il nuovo progetto che a disegnare l'auto. Nessuno, al di fuori della Squadra Corse, sembrava avere idee chiare a proposito del motore. In realtà si erano costituiti due schieramenti contrapposti, a favore o contro il progetto. La direzione tecnica Lancia voleva a tutti i costi usare un motore Lancia (o Fiat) esistente e venne studiata ogni possibilità, in-



La berlina stradale commercializzata dal '74. In totale ne furono assemblate circa 500.



La «Stratos» vincitrice del Montecarlo 1977 oggi appartiene al collezionista Guido Avandero.



La «Stratos Turbo» ufficiale che conquista il Giro d'Italia del 1975.



Darniche-Mahe con la «Stratos» Chardonnet vincono il «Monte» '79.

Progettisti, piloti, collaudatori e collezionisti

Nella sua breve ma intensissima carriera sportiva la «Stratos» corse anche in pista in versione turbo. Furono tre le «Stratos Turbo» preparate dalla Squadra Corse. Una fu distrutta da un incendio; la seconda vinse il Giro d'Italia del 1975 e fa parte oggi di un'importante collezione giapponese; la terza, in versione a passo lungo, ha partecipato a due edizioni della 24 Ore di Le Mans ed è conservata con amorevoli cure da Thomas Popper, personaggio noto per essere il più grande collezionista al mondo di documenti, immagini, filmati e notizie riguardanti la regina dei rally e, ovviamente proprietario di un buon numero di vetture molto interessanti. A proposito di collezionisti, non si può non citare Guido Avandero, brillante imprenditore biellese, che conserva tre esemplari da corsa e una versione stradale, tutte in perfette condizioni.



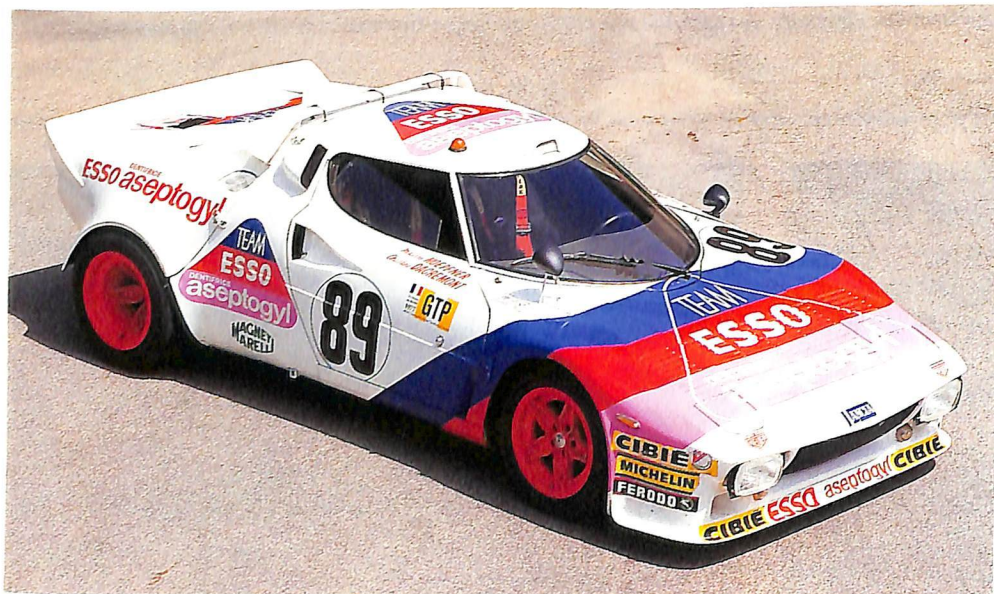
Cesare Fiorio, d.s. della Lancia, e l'«asso pigliatutto» Sandro Munari.

Tra queste la «Stratos-Alitalia» vincitrice del Tour de Corse 1976 e, con il numero 1, del Rally di Montecarlo nel 1977. Un altro raro esemplare è quello della Scuderia Chardonnet con la quale l'equipaggio Darniche-Mahé ha vinto una decina di prove mondiali. La terza, con motore a 2 valvole e colori Alitalia, servì come muletto per le ricognizioni

di diversi piloti, a cominciare dallo stesso Munari. In ordine di tempo, Avandero e Popper sono gli ultimi anelli di una lunga catena di uomini senza i quali la Lancia «Stratos» non avrebbe visto la luce del giorno o conosciuto tante vittorie. Oltre agli scomparsi Nuccio Bertone, Enzo Ferrari e Mike Parkes (mitico ingegnere, pilota di vetture sport e di Formula 1

e collaudatore alla corte di Maranello) vanno citati Ugo Gobbato, il direttore generale della Lancia, e lo stesso Umberto Agnelli il cui ruolo fu discreto ma essenziale. Bertone fu l'istigatore del progetto, Ugo Gobbato lo approvò con l'appoggio di Agnelli, Enzo Ferrari ne rese possibile il successo, Mike Parkes mise a disposizione la sua esperienza di tecnico e pilota per i collaudi. Cesare Fiorio, invece, è l'uomo senza la cui inimmaginabile serie di vittorie la «Stratos» sarebbe forse rimasta un sogno nel cassetto.

Al progetto lavorarono molti altri tecnici di assoluto valore. Alla creatività, di tecnico prima ancora che di stilista, di Marcello Gandini si devono l'architettura e il disegno della macchina. Responsabile dello sviluppo del progetto, e della direzione tecnica del reparto corse della Lancia, era invece Gianni Tonti, oggi di-



Oggi di Thomas Popper, la «Stratos Turbo» che partecipò due volte alla 24 Ore di Le Mans.

chuse quelle di resuscitare il defunto motore V6 Lancia usato per le «Aurelia» e «Flaminia» o di adattare il propulsore della Fiat «130», anche se si sapeva che era decisamente troppo pesante.

Intanto il tempo passava con grande frustrazione per Gandini e Fiorio che alla fine decisero di procedere ipotizzando l'uso del V6 Ferrari «Dino». Da questa incertezza nacque il grande vano formato dal sotto-telaio tubolare tipico della «Stratos» e, a causa dell'indisponibilità di un motore, il primo prototipo della «Stratos» stradale nacque e fu esposto al Salone di Torino del 1971 senza propulsore. Per uscire dall'«impasse» ci volle il provvidenziale intervento di Enzo Ferrari che, facendo cadere le cose molto dall'alto, come era suo stile, accolse l'invito di fornire il V6 prodotto per la Dino «246 GT» rivoltagli



Nella foto si riconoscono, in piedi da sinistra: Marcello Gandini, Gianni Tonti, Guido Avandero, Claudio Maglioli e Thomas Popper.

rettore responsabile dell'Automotive Safety Centre di Vairano (PV), la pista di prova di Quattroruote. Al suo lavoro si devono molte Lancia da corse di grande successo, a partire dalla «Fulvia Coupé» fino alle Lancia «Delta Integrale» nelle sue varie evolu-

zioni. All'epoca della «Stratos», Tonti era il direttore di quell'orchestra che contava solisti quali Giampaolo Dallara e Claudio Maglioli. Claudio Maglioli, già pilota ufficiale Lancia, velocissimo e vincente, interruppe la sua carriera agonistica per dedi-

carsi come collaudatore e tecnico allo sviluppo della «Stratos». Dapprima nella versione stradale e poi in quella da competizione, fornendo alla Squadra Corse Lancia quelle energie e servizi che ne raddoppiavano il potenziale nei momenti di punta. Negli ulti-

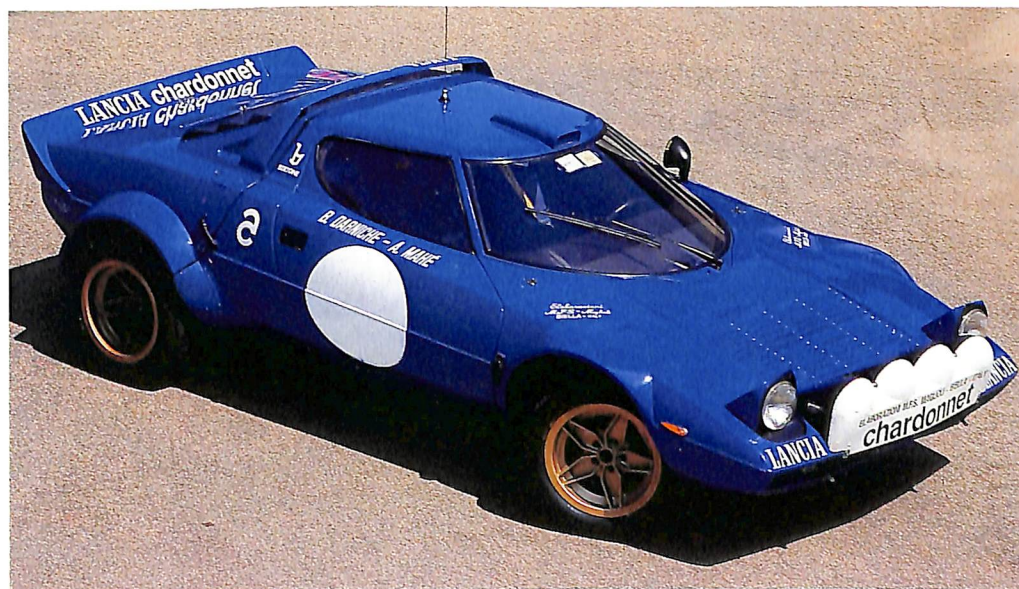
mi anni, la sua officina continuò il lavoro che la Squadra Corse fu costretta a abbandonare a favore di molti clienti privati, primo fra tutti quel Team Chardonnet le cui «Stratos» continuarono per anni a dominare la scena del Campionato europeo.

da Ugo Gobbato. Ma, come ricorda il progettista Gianni Tonti «solo dopo aver verificato che la macchina cui era destinato era vincente nel corso di test effettuati sulle strade di una prova speciale del Montecarlo da Sandro Munari».

Il motore Dino V6 della Lancia «Stratos», era diverso da quello montato sulla «246 GT», soprattutto per l'aspirazione e per i carburatori Weber verticali doppio corpo. Dalla Ferrari venne anche il cambio a 5 marce anche se questo fu profondamente modificato, come il motore, dai tecnici della Squadra Corse.

Dalle corse alla strada

Lo sviluppo per la produzione in piccola serie prese molto più tempo del previsto e solo verso la fine del 1974 Cesare Fiorio riuscì a ottenere l'omologazione FIA per



Anche le «Stratos» del team Chardonnet erano preparate dall'officina di Claudio Maglioli.

Al volante delle «Stratos» si provano sensazioni inebrianti, soprattutto su quelle preparate per le corse. Il modello stradale, invece, è molto difficile da dominare perché ha un comportamento «bizzarro».

un'auto da prendere con le molle e da condurre con gran prudenza e a velocità ragionevoli. Manca di direzionalità, è molto sensibile al fondo stradale e reagisce bruscamente alle variazioni di regime del motore. In accelerazione e in rilascio cambia l'assetto delle ruote motrici e richiede molta esperienza per controllarla perché imprevedibile. In breve un'auto davvero emozionante. Il tutto perché le sospensioni sono fissate al corpo vettura con attacchi elastici «silent-block» derivati da produzioni di grande serie anziché «uniball» metallici, più rigidi ma notevolmente più precisi e diretti. Il passo relativamente corto, perfetto per la «Stratos» da corsa, certo non contribuisce alla direzionalità della vettura. Al contrario, se non guidata più che correttamente, la «Stratos» ha una spiccata tendenza al testa-coda.

Indubbiamente il motore fa sentire la sua potenza, grazie anche al peso molto contenuto dell'auto, ma non conviene sprigionare tutti i suoi 190 CV. Soprattutto se si tiene conto che la potenza della frenata è

chiaramente inadeguata a quella del motopropulsore. Ciò basta e avanza per stabilire che la Lancia «Stratos» in versione stradale strettamente di serie è una splendida bestia, che può diventare feroce e che dunque conviene portare «a fare un giretto» tenendola strettamente per il guinzaglio. Non così per quelle da corsa e quelle preparate con attacchi, sospensioni e freni da competizione.

Nelle versioni preparate per le competizioni dalla Squadra Corse Lancia, o dall'Officina di Claudio Maglioli, la Lancia «Stratos» garantisce invece un enorme piacere di guida. Certo, ci vuole maestria ed esperienza, ma quanto sia facile da guidare veloce una volta «presa in mano», lo dimostra chiaramente il suo palmarès. La «Stratos» vinceva i rally cui partecipava non solo se pilotata da affermati campioni come Sandro Munari o Bernard Darniche, ma anche da molta altra gente, persino sconosciuta. Naturalmente ogni macchina da corsa, soprattutto se preparata in Lancia per una gara di campiona-

IMPRESSIONI DI GUIDA I piloti «Stratos»

Dalle strade alle corse

Non serve guidare a lungo una normale «Stratos» in versione stradale per apprezzarne le virtù di granturismo ideale per il perfetto masochista. Scomoda, rumorosa e calda come una macchina da corsa degli anni Settanta, si farebbe perdonare questi suoi

inconvenienti e altri ancora (come la precaria tenuta all'acqua in caso di pioggia o l'inefficacia assoluta del tergicristallo), se avesse i pregi dinamici di una vera GT nata per la strada e vincente sui campi di gara. Invece la sua guida è così imprevedibile e difficile da farne

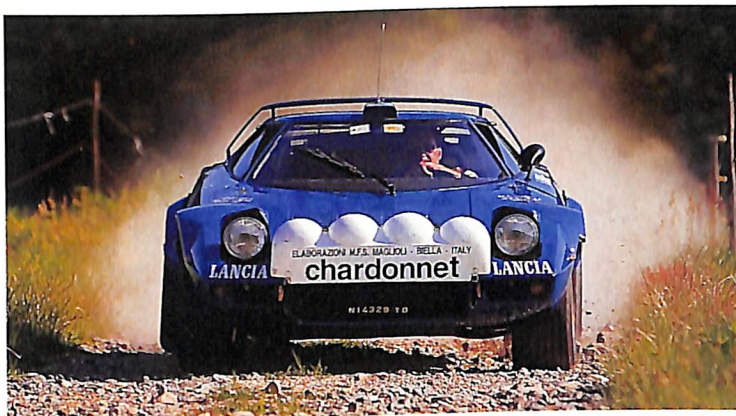


Un'altra «Stratos» ufficiale oggi di proprietà di Guido Avandero: era il «muletto» di Munari.

la «Stratos» dichiarando che ne erano state prodotte cinquecento. Nel frattempo la vettura aveva già fatto grandi progressi sui campi di gara, cogliendo il suo primo successo nel 1973, quando aveva vinto il Rally Firestone in Spagna. La prova che la «Stratos» sarebbe diventata l'arma assoluta venne dal trionfo al terribile «Tour de Corse» del 1974 con Andruet-«Biche». Il successo commerciale invece venne a mancare malgrado le felicissime premesse. Le consegne ai primi clienti, che numerosi bramavano di entrare in possesso di quella straordinaria sportiva di Casa Lancia, iniziarono nei primi mesi del 1974. Il prezzo di listino era stato fissato in 10.725.000 lire, ma l'unica difficoltà dei concessionari era quella di convincere i

to mondiale, ha caratteristiche e storia uniche. Per la taratura del motore, gli assetti delle sospensioni, da asfalto, terra, da Safari o da Rally di Svezia. Poi variano i rapporti del cambio, le dimensioni e i tipi di pneumatici. Dal canto suo il motore ha conosciuto una continua evoluzione, mese dopo mese, e il passaggio dalle versioni a 2 valvole per cilindro a quella a 4 valvole costituisce solo la tappa più evidente di quel processo che ha portato il V6 di 2418 cm³ a erogare quasi 300 CV in versione aspirata.

Il collezionista Guido Avandero di «Stratos» preparate per le competizioni ne possiede tre, tra le quali la regina del Montecarlo, edizione vinta nel 1977 dalla coppia Munari-Maiga e che porta il numero 1 perché Munari e la «Stratos» avevano trionfato anche l'anno precedente. Troppo preziosa per rischiare il minimo incidente, abbiamo preferito lasciare il volante al superesperto Claudio Maglioli. Incuneati nel sedile che fu di Maiga, condividiamo appieno le sue impressioni. A cominciare dal rumore che invade l'abitacolo, simile a un potentissimo tuono emesso dal V6 i cui scarichi sono, oggi come allora, pressoché liberi da ogni costrizione. Ben presto al rombo si aggiunge un impressionante calore. Quando l'abitacolo si



è trasformato in una sauna, anche la macchina è entrata in temperatura.

Una volta abituati anche al frastuono della ghiaia sparata all'interno degli archi passaruota, osserviamo Maglioli mentre cambia, accelera, frena, sterza. Non è più un giovanotto, ma la classe è rimasta intatta. La «Stratos» si muove agile e con sicurezza. Nei rettilinei a minor aderenza mantiene una leggera tendenza a «cercare la strada» con piccoli movimenti zig-zaganti, ma risponde sempre con sincera docilità ai comandi del pilota.

Le cambiate sono secche e rapidissime, apparentemente «cattive» ma tecnicamente perfette, il cambio a innesti frontali e in sostanza privo di sincronizzatori lavora al meglio in questo modo. L'altra ragione fondamentale per cambiate così rapide è costituita dalla necessità di ridare gas il più presto possibile per evitare che il motore scenda troppo di regime. Sotto i 5000 giri non c'è molta coppia e non conviene rimanere sotto questo limite. Si deve invece viaggiare tra i 6500 e gli 8200 giri se si vuole ottenere il me-

glio dal propulsore. Il motore, con testata a 24 valvole, è accreditato di circa 300 CV a 8200 giri. I rapporti del cambio, alquanto corti, rendono il compito più facile anche se frenetico per la necessità di variare la marcia continuamente. L'accelerazione è di quelle che tengono pilota e co-pilota fermamente incollati allo schienale. Si vede e si sente subito che questa è un'altra macchina rispetto alla versione stradale; anche se i freni non hanno molto a che spartire con gli impianti di oggi per potenza e efficacia. «Il segreto della "Stratos" sta tutto nella sua estrema semplicità - spiega Maglioli - e nella messa a punto che deve essere perfetta per farne un'auto semplicemente fantastica. Equilibrata e neutrale si comporta con grande precisione; reagisce con immediatezza e sincerità ai comandi del pilota». Solo al limite sviluppa un moderato e progressivo sovrasterzo di potenza. Che però è facile da controllare e molto utile in certi casi. Insomma, vincere i rally con una «Stratos» ben preparata era facile. La cosa forse più difficile era quello di prepararla al meglio. Anche per questo il team Chardonnet affidava le sue plurivittoriose «Stratos» proprio alle cure di Maglioli, che quelle macchine aveva aiutato a nascerne e crescere.

loro clienti a pazientare in attesa della consegna. Poi, con il passare dei mesi, gli animi si raffreddarono per le molte carenze che la versione stradale aveva evidenziato e il potenziale successo si trasformò in un vero e proprio disastro. Tanto che gli ultimi esemplari furono venduti a metà prezzo. Oggi ognuno di loro vale almeno venti volte la cifra ufficiale di listino.

Il successo commerciale non corrispose dunque al potenziale della «Stratos» per la mancanza di qualità e per l'incoerenza delle scelte di marketing. La cosa sarebbero andate ben diversamente se la Lancia avesse creduto fino in fondo nella sua vettura invece di ostinarsi a considerarla invendibile perché troppo cara.

«Si potevano vendere facilmente cinque-

mila "Stratos" in pochi anni - afferma il pilota-preparatore Claudio Maglioli - se le avessero fatte come si doveva». Invece, malgrado le sue raccomandazioni basate sulle prove su strada, la direzione Lancia, per timore di osare troppo, snaturò il carattere di sportiva dura e pura della Stratos per farne un'auto più confortevole e, soltanto a livello teorico, più facile da guidare per l'automobilista medio. Furono adottate sospensioni più morbide ma soprattutto attacchi delle sospensioni elastici al posto degli «uniball». Il compromesso ottenuto diede risultati disastrosi. Maglioli raccomandò anche di montare ruote di sezione più larga all'asse posteriore (come fece la Porsche qualche mese più tardi), ma una soluzione così originale non si era

mai vista e Maglioli rimase inascoltato. Poi l'ironia della sorte volle che quelle scelte errate diventassero un buon affare per l'officina del pilota-collaudatore biellese che trasformava e preparava auto di diverse marche per le corse. In quegli anni, e per molto tempo a seguire, molti possessori di «Stratos», e persino la Lancia stessa, affidarono a Maglioli le loro auto per una adeguata «messa a punto», che in pratica consisteva nel montaggio di una serie di componenti usati per le macchine da corsa. In alcuni casi anche le parti mobili della carrozzeria (porte e cofani) con componenti realizzati dalla ditta TIR di Reggio Emilia (fornitrice anche della Ferrari) al posto di quelli, molto più economici, prodotti dalla Bertone. □



Anziani sarete voi!

Vitalità, spirito, stile nel weekend che ha visto riuniti a casa di Giannino Marzotto i più celebri nomi della Formula 1 di ieri. Insieme per festeggiare i sette lustri del sodalizio più esclusivo e veloce del mondo. Personaggi meravigliosi, affascinanti, per i quali non esiste passato ma gioia di vivere

di Luca Delli Carri



Volete sapere come trasformare un venerdì qualsiasi in una giornata quasi indimenticabile? Chiedete a Giannino Marzotto e ai suoi amici del «Club International des anciens pilotes Grand Prix F.1». Che venerdì 17 ottobre (non è un errore, si tratta proprio di venerdì 17) si sono riuniti a villa Trissino Marzotto (Vicenza) per una festa molto speciale: i 35 anni del club più veloce del mondo.

È stato un tuffo negli anni Cinquanta e dintorni vedere riuniti per tre giorni i campioni che un tempo fecero sognare e piangere di gioia i tifosi della Formula 1. L'elenco è lungo e ristretto ai nomi più conosciuti: Tony Brooks, Cliff Allison, Roy Salvadori, Tim Parnell, Les Leston, Charles Pozzi, Gino Munaron, i fratelli Giannino e Paolo Marzotto, Hans Hermann, Gino Valenzano, Clay Regazzoni, Paul Frère, Stirling Moss, David Piper, Dorino Serafini, Toulo de Graffenried (il presidente), Maria Teresa De Filippis (vicepresidente). Sorrisi, pacche sulle spalle, risate: sembra una riunione tra vecchi compagni di classe, ma qui l'allegria è autentica. E non c'è nostalgia. Il gruppo sembra una costola del film *Amici miei*, quasi un'allegria brigata in libera uscita. Già, perché subito si abbandonano le posture formali e le frasi fatte. Giannino Marzotto è un padrone di casa informale, ma di grande classe. Per intrattenere gli ospiti ha organizzato addirittura l'esibizione acrobatica (volo della morte compreso) di un ultraleggero sopra i

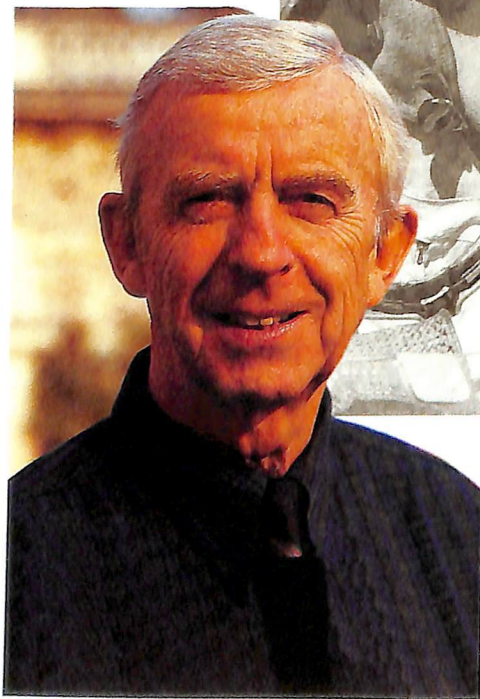


I fratelli Marzotto, sopra da sinistra Paolo e Gianni, fanno gli onori di casa a Villa Trissino-Marzotto (pagina a fronte in alto) per il 35° del club. A bordo della Ferrari «195 S», insieme a Marco Crosara (nella foto in alto), Giannino nel 1950 vinse la Mille Miglia, bissando tre anni dopo. Nel '53, col fratello, si piazzò quinto a Le Mans. A lato, Tony Brooks, pilota F.1 anni '50.

lutarlo, e la scena sembra firmata da Scott Fitzgerald, con il gruppo che si snoda tra le siepi chiaccherando e scintillando. Poi Giannino, con quella «coda» di uomini in abito scuro e signore in lungo, porta tutti a vedere «l'unica cosa che unisce tutto il mondo, il porco mondo dello sport», ovvero un maiale messo ad arrostito sul fuoco. Ci sono quasi tutti. Manca ancora Tony Brooks, di cui si sa che arrivava in auto dalla Spagna. «Gente che spaccava il secondo oggi spacca l'ora», commenta divertito Marzotto, che indossa un maglione azzurro a collo alto e floscio sopra una camicia azzurra il cui colletto ne fuoriesce volutamente stropicciato. Le scarpe sono vecchie, inglesi e consumatissime: potrebbero benissimo essere le stesse con cui ha vinto la Mille Miglia nel 1950... Ma un paio di vecchie scarpe buone, dice un proverbio, vale più di un cattivo paio di scarpe nuove. E spesso è così anche con le persone.

A fare eco a questi ragionamenti sembra essere Cliff Allison, qui con sua moglie Mabel, che confessa che «le macchine d'una volta avevano personalità, individualità... erano più belle». Cliff partecipa a quattro o cinque riunioni del club in un anno, dando la sua preferenza a Silverstone e

giardini della sua villa, che si è conclusa con l'atterraggio su una pista erbosa di 120 metri, quella che lo stesso Giannino utilizza per le sue performance (ha oltre 5000 ore di volo al suo attivo). Gli ospiti, con il calice di vino in mano, seguono Marzotto che va incontro al pilota per sa-



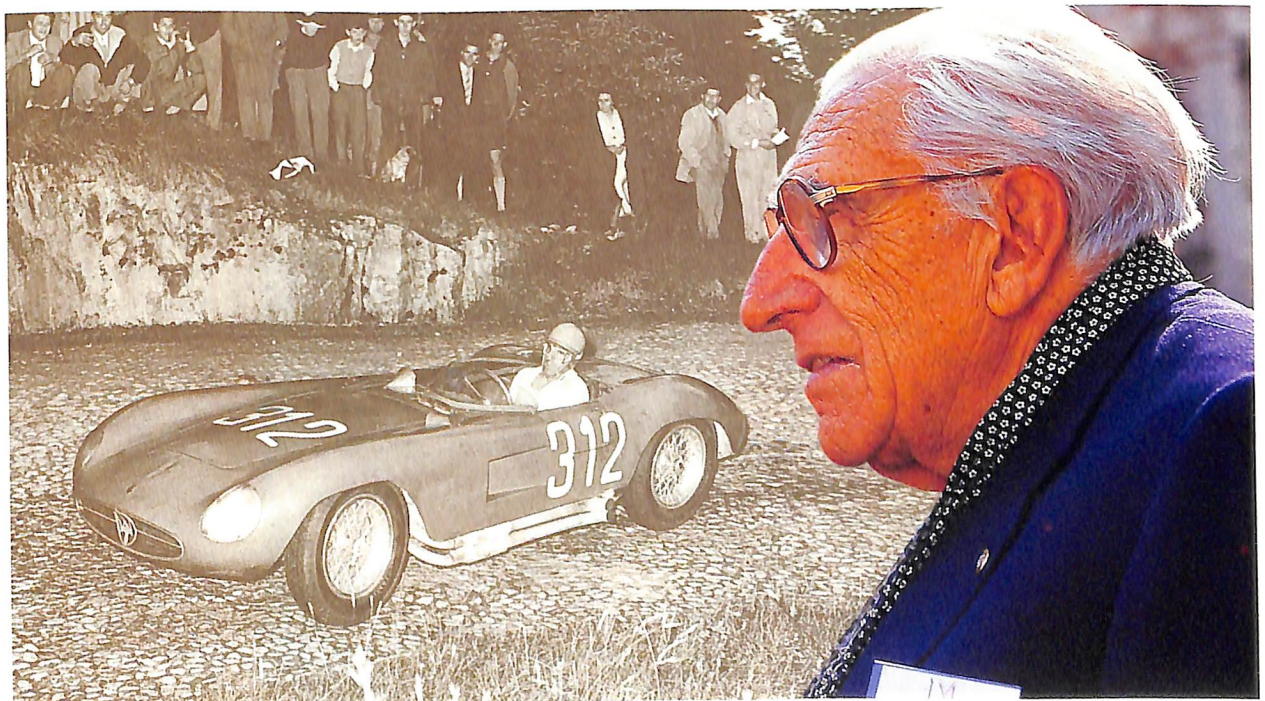


al Nürburgring, e ammette che per essere sempre in viaggio come alcuni soci del club «ci vuole una certa predisposizione». Il discorso di benvenuto di Emmanuel «Toulo» De Graffenried (che per il suo brio non sembra proprio nato nel 1914 come re-

cita la sua carta d'identità e non pare possibile abbia guidato in corsa un'auto «preistorica» come l'«Alfetta 159») dura pochi secondi. Poi, con le mani a fare da megafono davanti alla bocca, Giannino Marzotto richiama gli ospiti all'ordine e li invita a ta-

vola: «Gli spaghetti sono come il cronometro, vanno facilmente fuori tempo». A tavola il gioco dei ricordi contagia tutti. Cliff Allison racconta divertito gli scherzi che si facevano all'epoca. Gli aneddoti s'inseguono, e quasi sempre le burle più grandi e le feste più belle avvenivano a Reims «Tutto quanto è accaduto a Reims», chiosa divertita e ironica Mabel. All'improvviso ecco Tony Brooks, con lo stesso sorriso delle foto di oltre trent'anni fa, quello che poteva essere la migliore pubblicità per un dentista (la battuta è d'obbligo perché Brooks era conosciuto come «il dentista volante»). Si unisce ai suoi amici inglesi e comincia a ridere anche lui: ed è bello e strano pensare che questi allegri signori dai capelli bianchi,

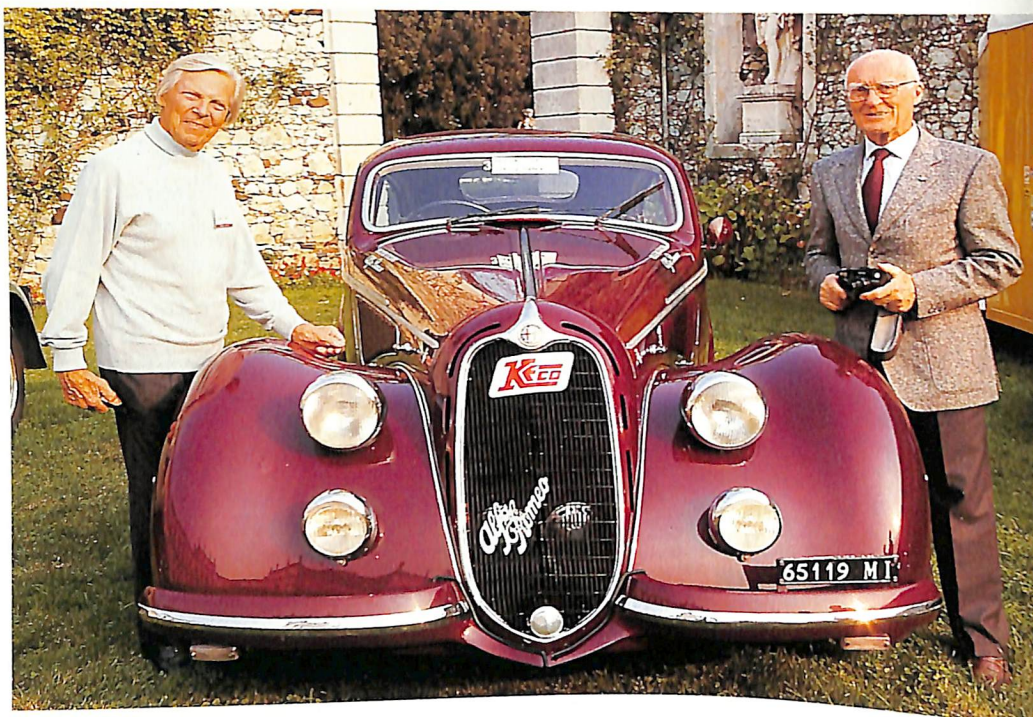
*Nella foto piccola
In alto a destra,
Howden Ganley,
neozelandese
di nascita, inglese
d'adozione, pilota
della scuderia
BRM nel 1971-72.
Qui accanto Luigi
Valenzano, più
noto come Gino,
gentleman driver
a bordo delle Sport
anni Quaranta-
Cinquanta. Qui
a destra è ritratto
al volante di una
Maserati «A6 GCS»
alla Coppa d'oro
delle Dolomiti.
Abbandonò
le gare nel 1955.*



tutti con camicia a righe (l'ultima moda nei club britannici di classic car?) e giacca blu, che si scambiano battute nel loro inglese stretto anzi strettissimo, abbiano scritto gran parte della storia delle corse.

Tutto pare irreali. Perfino il ritardo di Tony Brooks, in Italia da una settimana per non perdersi l'evento e adesso in ritardo di due ore. E appena si siede a tavola, lui che fece sognare i ferraristi di quaranta anni fa chiede cosa ha fatto Jacques Villeneuve in lotta per il titolo con Schumacher, che ha corso esattamente cinque giorni prima: gli inglesi questo lo chiamano humor, ovvero una lama sottile con cui è possibile fare a fettine il mondo.

Tim Parnell è il figlio di Reg Parnell, indimenticato team manager degli anni Sessanta e pilota di medio livello nel decennio precedente (terzo al GP d'Inghilterra 1950). Tim, «grande grosso e affabile» come ricorda Who's who della Formula 1, ha raccolto meno risultati, e così oggi invece di darsi all'ipica s'è dato al calcio. «Sono vicepresidente di una squa-



Accanto all'Alfa Romeo «6C 2500 Touring», a sinistra Paul Frère, ingegnere, pilota e giornalista belga, a destra Carlo Felice Bianchi Anderloni patron della Touring.

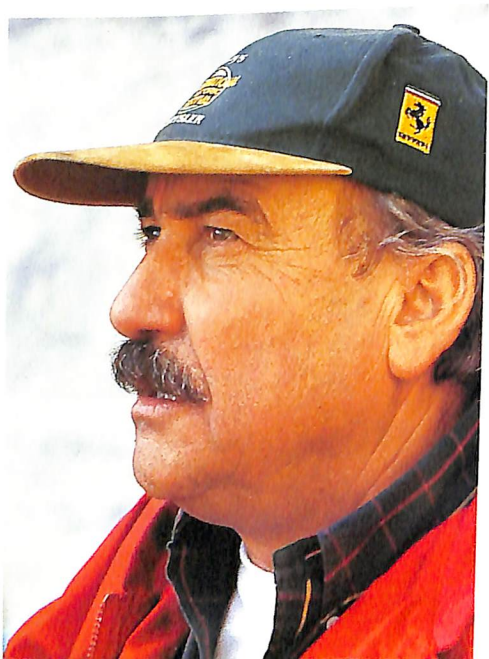


Sopra e a sinistra Gino Munaron, a destra Robert Manzon, uno dei fondatori del club. Qui sotto l'ex pilota Ferrari Clay Regazzoni.



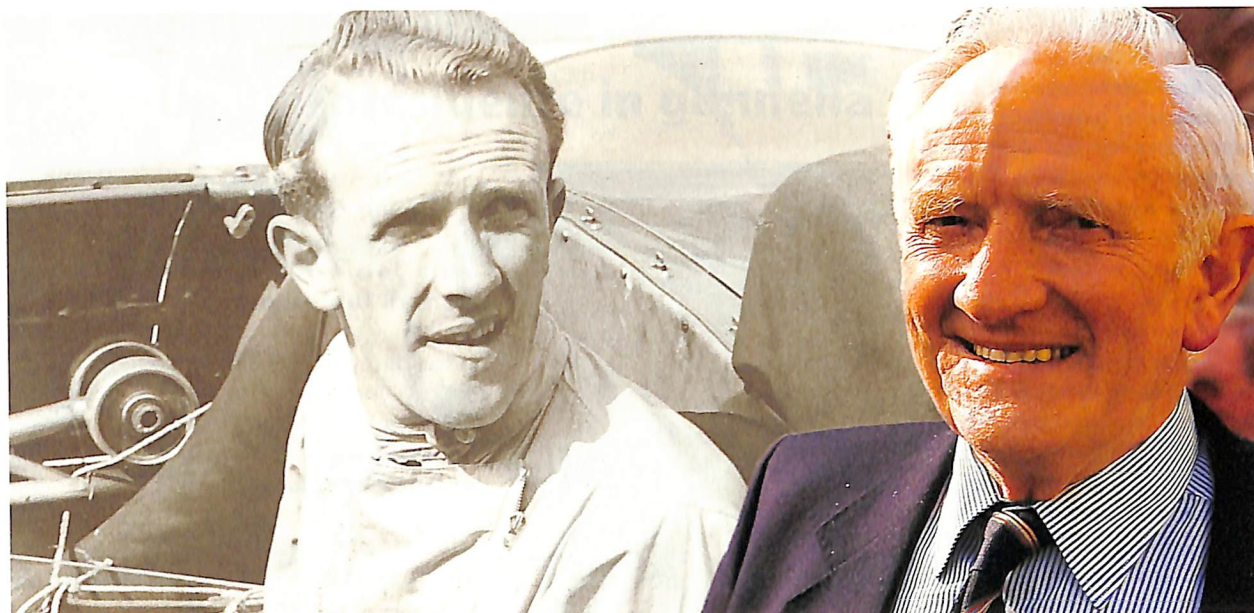
dra della Premium league e il prossimo anno probabilmente comprerò un giocatore italiano», spiega in tono serio.

Aria da personaggio di Reg Smythe (il papà di Andy Capp), Les Leston affonda le labbra nel bicchiere per la terza volta in un minuto. Les (classe 1920) è stato un campione delle Formula 3 inglesi di mezzo litro di cilindrata (quelle sulle quali si rivelò un certo Stirling Moss): su quei ragnetti di metallo con motori minuscoli di motocicletta (leggere alla voce: Jap) nei primi anni Cinquanta si fece un nome. Corse anche tre Gran Premi iridati, ma senza fortuna. «Tutti mi ricordano perché sono stato l'ultimo vincitore del Gran Pre-



mio del Lussemburgo nel... ehm... nel 1952, ma in realtà sono famoso perché ho venduto a Jim una tuta per 15 pound, che Sotheby's metterà all'asta per 15 mila pound», mi dice sottovoce, e poi si fa una gran risata accendendosi una delle sue piccole sigarette manufatte. Ma la notizia è vera: quel Jim è proprio Jim Clark, e Les è stato probabilmente il primo a commerciare in abbigliamento per piloti. «La cosa ridicola», aggiunge, «è che io quelle tute le buttavo via quando erano sporche. Quanti soldi potrei avere, oggi?», «All'epoca facevo 30 anche 35 gare in un anno», esclama David Piper fumando l'immane pipa, «oggi ne faccio un

A destra, l'inglese Cliff Allison, pilota Lotus e Ferrari negli anni '50. Al volante di una «11» sperimentale motorizzata dalla Coventry-Climax (750 cm³), ottenne alla 24 di Le Mans nel '57 la vittoria della classifica per il miglior «indice di prestazione». In seguito a due incidenti, lascia le corse nel 1961.



Charles Pozzi, sopra, importatore ufficiale di Ferrari per la Francia, con un passato di gentleman driver nelle competizioni.

po' meno, ma comunque a Daytona, Sebring, Moroso, Monza, Montlhéry, Nürburgring (tre volte l'anno), Silverstone, Spa, Enna e Pergusa non manco mai». I suoi occhi sornioni si muovono sotto due sopracciglia spesse come alette parasole. David è sempre in movimento, altroché. Viaggia e corre sulle sue Sport. «Io sono uno dei pochi a non essermi fermato mai. Anche Attwood guida ancora. Personalmente, lo trovo ancora divertente, pur se rispetto a una volta è tutto cambiato». È anche un personaggio noto per il pubblico come anche per i giornalisti: «Rilascio almeno un'intervista a gara, ma in alcuni casi sono anche tre in un weekend», dice nel

suo italiano stentato, che ha imparato negli anni Cinquanta quando commerciava automobili tra l'Inghilterra e il Bel Paese. Eh già, sono davvero impegnati questi ex piloti: altro che pensione, altro che meritato riposo. Per parlare un quarto d'ora con Maria Teresa De Filippis (il risultato è il riquadrato che compare in fondo a queste pagine) prendiamo appuntamento alle 8,15 di sabato mattina nella hall dell'albergo, con grande disappunto di suo marito. Per intervistare Tony Brooks apprendo di dovermi mettere in coda a tre giornalisti tedeschi che mi guardano storto. Più disponibile è Dorino Serafini, classe 1909, che racconta di quando le auto era-

no tutta (e solo) poesia. «Mi piace venire a queste riunioni, perché incontro i vecchi amici di un tempo... perché sa, noi una volta eravamo una famiglia». Gli fa eco Nanni Galli, grande talento a cavallo degli anni Sessanta e Settanta e oggi con la stessa grinta imprenditore nel campo dell'abbigliamento: «Queste riunioni sono un tuffo nel mare del passato: Reine Wisell non lo vedevo da 25 anni».

Arriva anche Luca Badoer, un volto della Formula 1 di oggi. Gli offrono un calice di vino bianco frizzante: rifiuta cortesemente, e chiede invece una spremuta d'arancia. Les Leston, che assiste incredulo alla scena, scuote il capo deluso.

Una «simil» gara al Palazzetto dello Sport di Bassano con grossi e potenti kart a cambio sequenziale, porta indietro le lancette dell'orologio e sul viso di Stirling



Al volante di un'«Alfetta 159», in una foto dell'epoca, «Toulo» De Graffenried attuale presidente del club Anciens Pilotes di F.1.



In senso orario, partendo da destra, Roy Salvadori, ritratto ai tempi delle competizioni e ai giorni nostri, vincitore a Le Mans nel 1959; seguono Tim Parnell, insieme a Les Leston, e Mike Sparken. Nella foto in basso i piloti a bordo delle auto storiche escono da Villa Trissino.



Moss ricompare la grinta di una volta. «È finita tra risate e innocenti sportellate», dice Maria Teresa De Filippis. Che aggiunge: «È stato un bel modo per renderci conto di essere proprio matti». Ora i vecchi campioni hanno davanti ancora un giorno e mezzo di party, cocktail, visite a ville palladiane, trasferimenti a bordo di maestose e stupende Isotta Fraschini. E anche loro hanno diritto a un po' di «privacy», per così dire. Li lasciamo, con un pizzico di invidia, tanto per quello che sono stati quanto per quello che sono ora. E per un attimo pensiamo a quei pochi, pochissimi grandi che nel club oggi non ci possono essere: Alberto Ascari, Jim Clark, Jochen Rindt, Graham Hill, Taffy von Trips, Ayrton Senna. Anche loro non sono invecchiati, e continuano a correre veloci sui loro bolidi rombanti da qualche parte nel cielo affollato della nostalgia. □



Maria Teresa De Filippis è fresca vicepresidente del Club International des anciens pilotes Grand Prix F.1, dopo avere ricoperto per anni la carica di segretario. A lei *Ruoteclassiche* ha chiesto di aprire la porta del club più esclusivo nel mondo delle automobili.

Quand'è nato il Club International des anciens pilotes Grand Prix F.1?

«Nel 1962, 35 anni fa, per volere di Farina, Fangio, Paul Frère, De Graffenried e Manzoni. Oggi conta un centinaio di soci».

A che scopo?

«Il motivo principale è non disperdere questo potenziale d'amicizia che c'era tra i piloti. Pensi che Phil Hill, che non è potuto venire, m'ha riempito la stanza di fiori per farsi scusare. Ogni volta che ci muoviamo siamo circa una cinquantina, tutti viaggiano a loro spese. È un modo come un altro di essere tra noi. Tenere compatto un gruppo. Sono dettagli, ma la cravatta del club viene indossata con orgoglio da tutti i soci nelle occasioni ufficiali. Anche da Michele di Kent e da Re Juan Carlos di Spagna».

Siete un club che non sta mai fermo, se così si può dire. Lei, per esempio, quanti giorni all'anno dorme fuori casa?

«Mah... i fine settimana sono sempre via, e poi ci sono i viaggi. Sì, a casa ci sono davvero poco...».

Viaggia duecento giorni l'anno o più?

«Non li ho mai contati, in verità, ma sono tanti».

Sa che assomigliate a un'allegria brigata di amici...

«Lo siamo. Siamo un gruppo di gente che girava il mondo correndo in automobile. Io, Musso e Behra abbiamo percorso tutta l'Europa in macchina per andare a gareggiare sui vari circuiti. Eravamo sempre in movimento, ci alternavamo

Un vicepresidente in gonnella

alla guida... Tutte cose che oggi sarebbero del tutto improponibili».

C'è qualcuno del club che è venuto qui in macchina?

«Sì, come no. Roy Salvadori da Montecarlo, Tony Brooks dalla Spagna. E le assicuro che guidano ancora forte».

Chi è oggi il più «matto» del gruppo?

«Ci divertiamo ancora tutti ma con più sobrietà, più misura. Una volta, chi più chi meno eravamo tutti veramente un po' matti. Vivevamo con la goliardia, con la mentalità dello studente universitario. La vera differenza tra ieri e oggi è che ora i piloti vanno in pista soltanto per guadagnare, mentre una volta si correva per sport e si affrontava la gara con il timore di non uscire vivi dal circuito. Allora era una carneficina. C'è stato un momento, tra il 1957 e l'anno successivo, che è stato davvero drammatico. Così, si affrontava la vita con uno spirito diverso, perché si era consci che il domani poteva anche non esistere più. Le corse per noi, all'epoca, erano un rischio scontato, conosciuto ma sempre affrontato».

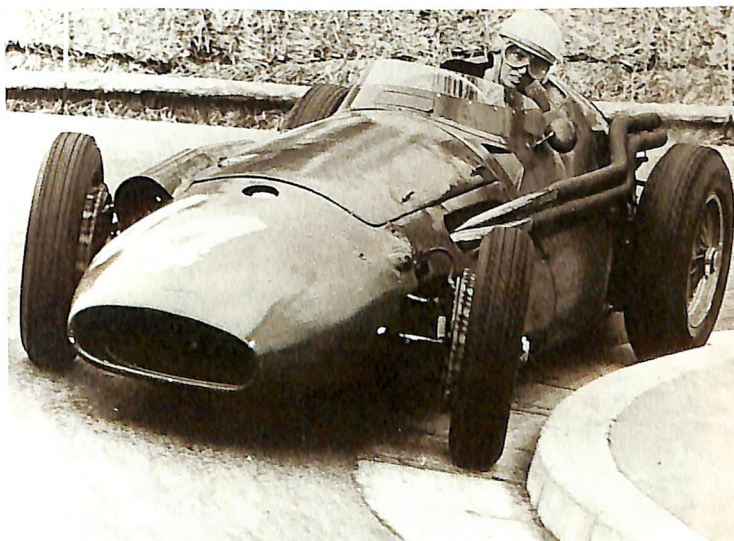


Quando andate in giro, il pubblico vi ricorda con affetto?

«Le posso parlare di me, perché è logico che un campione del mondo come Phil Hill o Jack Brabham vivano situazioni differenti. Anche nel mio piccolo, quando arrivo a Silverstone si fa il pienone intorno a me, per il solo motivo che sono stata la prima donna a correre a Silverstone in una gara di Formula 1».

Come si entra nel club?

«Prima erano ammessi soltanto i piloti di Formula 1, poi anche i vincitori di Le Mans, di Sebring e della Targa Florio. Dal 1987 è sta-



Maria Teresa De Filippis, in alto, oggi vicepresidente del club. Qui sopra, al volante della Maserati «250 F» quando calcava le piste.

to deciso che solo i piloti che abbiano conquistato minimo un punto nel Mondiale possono essere proposti in assemblea e quindi votati. E i criteri sono severi. Un pilota italiano da me presentato, con tre, quattro gare al suo attivo, non è stato ammesso».

Qual è il Paese più lontano dove il club ha portato la sua coccarda?

«In Australia, dove comunque c'è Jack Brabham: Salvadori e un gruppetto un anno sono andati. Sì, perché è un modo per stare assieme e vedere posti talvolta nuovi. E poi, dove c'è un suo rappresentante, c'è anche tutto il club».

Obblighi per i soci?

«Indossare la coccarda sulla giacca e la cravatta. Stirling Moss per esempio non si muove mai senza il simbolo del club sulla giacca. Ma più che un obbligo, è una cosa bella che tutti fanno volentieri. Io, comunque, sto attenta che tutto funzioni al meglio».

Li considera un po' i suoi scolaretti?

«Eh... Sanno che sono un po' pestifera quando mi ci metto. No, più che altro mi piace far sì che tutto funzioni bene. E mi creda, certe volte è un gran lavoro. Alcuni hanno una certa età... E poi, sono tutte primedonne. L'ho sempre detto: io ero una donna fra tante primedonne. Devo sempre stare attenta a non urtare la loro suscettibilità. Ma è una grandissima soddisfazione quando il gruppo arriva compatto da qualche parte: ci sono anche degli industriali, degli uomini d'affari, eppure ci tengono tantissimo a essere presenti. Prenda Jochen Mass: sta viaggiando in macchina dalla Germania per essere qui in tempo per l'assemblea: arriverà stanchissimo, perché è partito subito dopo le prove. Ma per il club si fa questo e altro!».

Il trionfo dello stile retrò

La mitica Aston Martin, una volta preferita da James Bond, invita a sondare tutte le sue lussuose proposte. Per tenere il tempo sott'occhio ecco i cronografi da aviere della Tutima. Dalla Russia la fotocamera Lomo: a Mosca va a ruba



Quando il mito avanza anche la virtualità (nel senso multimediale del termine) va a farsi benedire. Entrare nel sito Internet della prestigiosa Casa automobilistica Aston Martin (il cui indirizzo è <http://www.astonmartin.com>) è come compiere un tuffo nella gloria, nel lusso più genuino che si rifà ai monumenti della cultura e del grande cinema. James Bond ne sapeva qualcosa. Beh, il sito della prestigiosa Casa britannica è un invito a nozze. Tra novità automobilistiche e «chiccherie» varie ecco infatti una valanga di proposte, tutte caratterizzate dal celebre marchio. Mettetevi comodi e prendete nota. Le borse da viaggio, per esempio, sono di splendida fattura. La bellissima «Barrel Bag» da donna (870.000 lire circa, con la sterlina a 2.900 lire) unisce eleganza a originalità. Per lui ecco invece «Overnight Case», meno rotonda e più maneggevole. Costo: 980.000 lire. «Document Case» è la borsa di lavoro completamente diversa dai canoni ormai logori della banale «24 ore». Costa 870.000 lire. Sempre per l'uomo vale la pena di consigliare l'elegante «City Umbrella» che la Casa propone a 132.000 lire. Cosa non sono poi le pregiate penne. Ecco una accanto all'altra la «Cross Classic



Con la griffe della blasonata Casa automobilistica inglese, la borsa per lei «Barrel Bag», in pelle nera. Originale, ma nel rispetto delle tradizioni.

Pencil», elegante portamine (70.000 lire), la «Cross Classic Fountain Pen», stilografica con pennino in oro (116.000 lire), e la «Ballpoint Pen» a sfera (73.000 lire). Non lasciatevi sfuggire, quindi, il fermacarte «Wheel Spinner» a forma di gallettone, in vendita a 235.000 lire. Infine vi segnalo la sciarpa in lana d'angora con il logo bene in vista. Prezzo: 93.000 lire. Per acquistare i prodotti della Aston Martin, di cui ritorneremo a parlare nei prossimi mesi, occorre telefonare allo 0044 (prefisso per l'Inghilterra) 1908.619232. Tutima ci ricorda invece che il tempo è prezioso, proprio



Sempre firmate Aston Martin, questa volta per lui, la «Document Case», 24 ore, oppure la «Overnight Case» con doppia maniglia. Da comprare insieme al «City Umbrella», sopra, e al fermacarte «Wheel Spinner», in alto a sinistra.





Il cronografo «Military Ef 2000», della Tutima, vanta la cassa in titanio e acciaio e una miriade di funzioni. La macchina fotografica Lomo è d'origine russa.

come i suoi cronografi. Le proposte sono davvero tante, come lo straordinario «Flieger 1941», una data che, nel bene e nel male, la dice lunga. Il cronografo costruito a Glashutte, vicino a Dresda, in Germania, era infatti in dotazione ai piloti della Luftwaffe durante la seconda guerra mondiale. Perfettamente ricostruito, viene riproposto in svariati modelli. A carica manuale, in pelle (2.750.000 lire) e in metallo (3.150.000 lire). Una curiosità. Ai suoi tempi, il margine di errore concesso al cronografo era di -3 o +12 secondi giornalieri, alla temperatura variabile tra i -10 e i quaranta gradi. Per accontentare i più esigenti, Tutima ha inoltre realizzato «Military Ef 2000», in titanio e acciaio, dotato di una miriade di marchingegni da favola. I prezzi variano da 2.190.000 a 2.590.000 lire. Reduce da un viaggio in Russia, il mio amico Remigio, che si ostina a chiamarla Unione Sovietica, ha portato con sé una «Lomo». Si tratta di una piccola e maneggevole fotocamera che pare sia in grado di realizzare immagini di qualità miracolosa e stia

Il «Flieger 1941» è la precisa riproduzione dei cronografi adottati dalla Luftwaffe durante la seconda guerra. Il marchio è ancora Tutima.



La «Cross Classic Pencil», portamine, la «Fountain Pen» con pennino in oro e la «Ballpoint Pen» a sfera (sopra) sono ancora dedicate a chi ama l'auto un tempo prescelta da James Bond. Dalla Tucano, in basso, occhiali di grido anti riverbero, nei modelli «Robin» e «Mosca».



raccogliendo numerosi proseliti. A Mosca e dintorni è infatti nata una sorta di «Lomomania». Questa macchina fotografica costa 240.000 lire e per acquistarla in Italia è sufficiente rivolgersi alla Orsoblù, in via Maiocchi 27 a Milano. Ecco, per chi ama le montagne innevate, occhiali di grido a buon mercato, anti riverbero e di qualità, della Tucano. I «Robin», con lenti Polaroid, sono fascianti e protettivi. I «Mosca» sono invece realizzati in policarbonato. I «Cyberp» sono più tradizionali e montano lenti «CR39». Tutti i modelli costano soltanto 50.000 lire. □



Bruttina? Sì, ma che fisico!

Accusata, forse ingiustamente, di essere esteticamente poco accattivante, questa piccola coupé nasconde sotto il cofano un gioiello di motore. Grazie alla tecnologia «V-TEC» il suo «millesei» aspirato sfiora i 100 CV/litro. E gira senza la minima incertezza ben oltre quota ottomila. Oggi uno dei 1700 esemplari venduti in Italia si compra veramente con quattro soldi...

di Fabio Carletti



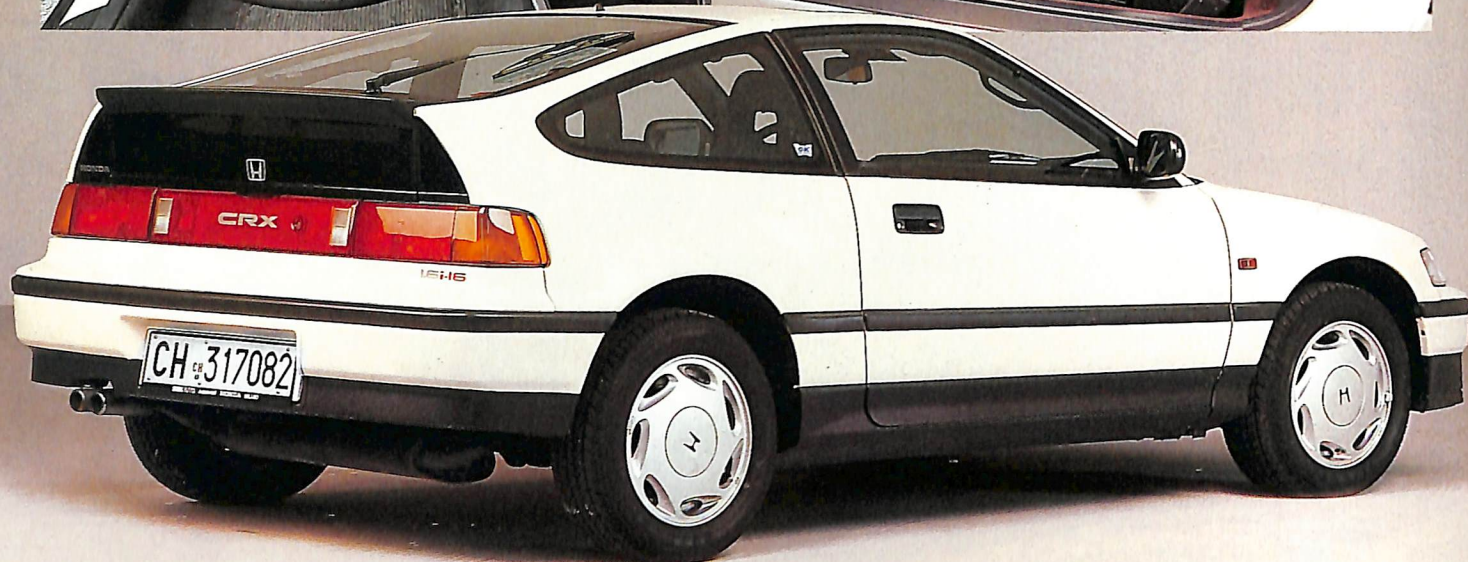
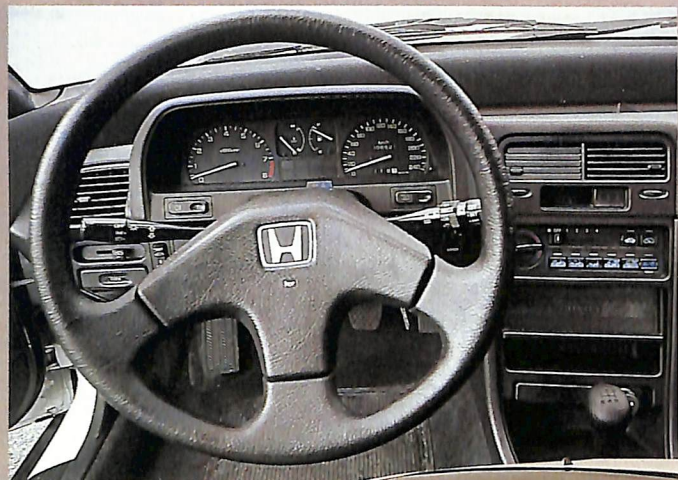
Honda «CRX»: una sportiva entusiasmante, con caratteristiche globali molto equilibrate, capace di mettere in crisi rivali con altisonanti blasoni. Eppure, è stata bollata come un'anonima giapponese, bruttina pure, e pochi sono andati oltre l'impressione esteriore. Presentata negli ultimi mesi del 1988 arrivò al pubblico italiano nel 1989 con un prezzo di 25.800.000 lire per la versione base che, con l'aggiunta del condizionatore, del tetto apribile, degli alzacristalli anteriori elettrici e degli specchietti retrovisori elettrici, cresceva sino a L.30.700.000 lire. Per una 1600, nel 1989, quasi 31 milioni erano

molti. Eppure bastava fare un giro alla guida della «CRX» per capire che non si trattava di una vettura convenzionale, ma di un pezzo di pregio, con un costo pienamente giustificato.

Oggi una «CRX» va dai circa 6 milioni per un esemplare del 1989 ai circa 14 milioni per un modello del 1992 da 150 CV. Abbiamo citato la potenza perché nel 1990 la «CRX» si è arricchita di un motore ancora più raffinato che arriva a sfiorare i 100 CV litro e gira come il trapano da dentista con il limitatore a 8200 giri/min. Questa versione non ha sostituito la precedente da «soli» 130 CV ma l'ha affiancata sino al 1993, anno in cui il modello ha cambiato vestito per diven-

tare una tre volumi con il tetto asportabile, come la «914» Volkswagen-Porsche. Gli esemplari immatricolati in Italia secondo le annate sono stati: 250 nel 1989, 598 nel 1990, 569 nel 1991 e 308 nel 1992. In totale 1725 «CRX» sono entrate in circolazione nel nostro paese. Diverse hanno finito prematuramente la loro esistenza dopo qualche manovra azzardata che le ha condotte dallo sfasciacarrozze. Altre sono sopravvissute, ma hanno subito le cure estetiche e meccaniche di entusiastici artigiani che ne hanno compromesso l'integrità, tanto che il lavoro di ripristino è troppo oneroso rispetto al valore commerciale. L'attenzione deve essere quindi concentrata sugli esemplari





La linea della «CRX», datata già al momento del lancio, è quella tipica di una coupé 2+2 vecchia maniera. L'interno è rifinito con cura, come in tutte le auto di produzione giapponese, anche se i rivestimenti e la scelta dei colori non sono affatto vivaci.

integri e originali. C'è solo una modifica che non compromette il valore storico e l'affidabilità meccanica della «CRX» e riguarda certe variazioni all'impianto di iniezione sequenziale della «CRX», che è programmabile e che ditte come Castelli di Milano modificavano per aggiungere ulteriore grinta al già cattivo quattro cilindri. Il motore della «CRX» è stato proposto dalla Casa in due versioni, che si differenziano per il sistema di azionamento delle valvole: il motore da 130 CV è semplicemente un bialbero a quattro valvole per cilindro; il 150 CV è arricchito dal sistema «V-TEC» a fasatura variabile che consente una perfetta respirazione del motore sin dai bassi regimi fino al limite massimo della rotazione (oltre 8000). In sostanza i tecnici Honda hanno escogitato il sistema di azionare le valvole in modo differenziato a seconda del numero di giri col risultato di mantenere una elevata turbolenza nelle camere di scoppio ai bassi regimi e, contemporaneamente, un perfetto riempimento agli alti regimi. Con un ingegnoso e

affidabile sistema idraulico le valvole vengono azionate da due camme di diverso profilo e con differenti alzate. L'andamento della coppia è molto lineare e si mantiene elevato sin dai bassi regimi, con il picco massimo di 14,7 kgm a 7100 giri/min. mentre la potenza massima viene ottenuta a 7600 giri. La sensazione è di guidare un motore elettrico, con prestazioni uniformi per tutto l'arco di rotazione. Riguardo alle prestazioni, già la 130 CV ferma la lancetta a 8 secondi per raggiungere i 100 km/h (merito anche del peso ridotto, 880 kg), e la 150 CV fa ancora meglio. Le velocità massime sono di 212 e 222 km/h. Sorprendente contenuti i consumi: a 160 km/h costanti si percorrono ancora 10 km con un litro di carburante, in un misto indiatolato è difficile scendere sotto 8 km per litro. A ciò si aggiunge un cambio ben rapportato e di facile azionamento che consente sia di sfruttare a fondo le possibilità del motore sia di guidare in relax lasciandolo ronzare sommessamente. In quanto a rumore la marcia si mantiene

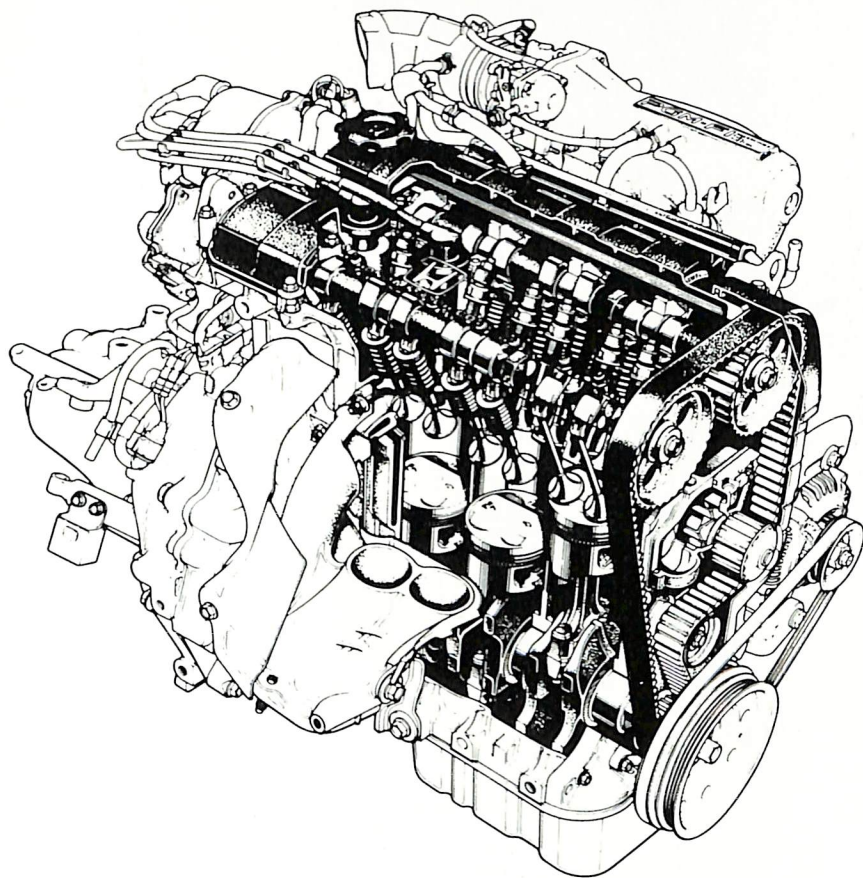
abbastanza silenziosa sino ai 5000 giri/min, mentre nei successivi 3000 sono accompagnati da un sonoro concerto che alla lunga diventa affaticante.

La «CRX» è teoricamente una quattro posti, ma in pratica è una 2+2 i cui sedili posteriori possono essere impiegati solo per tragitti molto corti. In compenso la posizione di guida è molto buona e i sedili anatomici consentono di concentrarsi sulla guida senza dover cercare punti di ancoraggio per il corpo.

La plancia strumenti è essenziale e forse un po' scarna per il tipo di vettura. L'impianto di aerazione è dotato del ricircolo, ma l'aria condizionata è un optional. Il bagagliaio è giusto quel che serve a due persone, i sedili posteriori hanno gli schienali abbattibili in modo da guadagnare altro volume di carico. Il portellone, molto inclinato, ha anche un vetro montato verticalmente per facilitare le manovre in retromarcia.

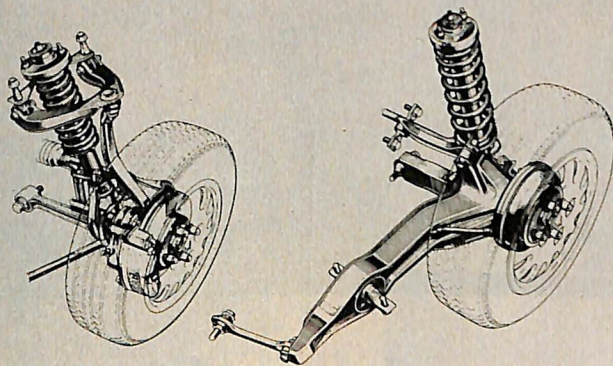
La linea globale è tipicamente giapponese, ma con una aerodinamica molto curata. Il

TECNOLOGIA DA FORMULA 1

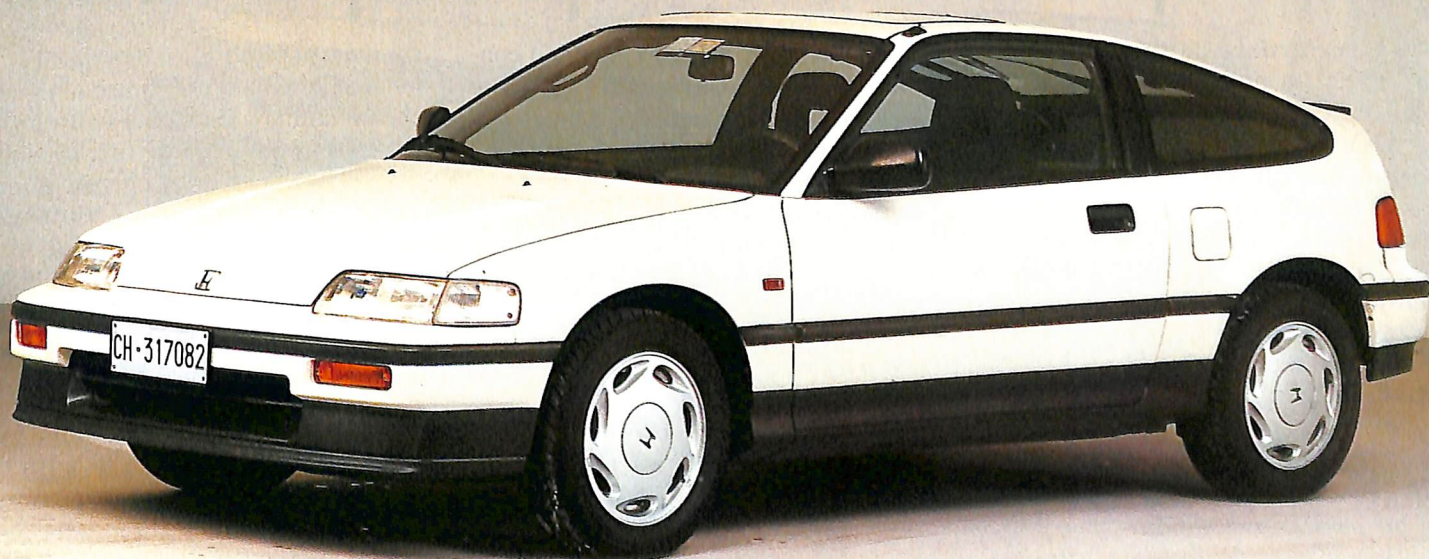


cofano motore è ben riempito e c'è poco spazio per mettere le mani sulla meccanica (per fortuna è tutto disposto molto razionalmente e, soprattutto, gli interventi di manutenzione hanno cadenze ben distanziate). Il motore è molto compatto e la testata, in particolare, occupa poco spazio pur essendo a due alberi a camme. La distribuzione è mossa da una cinghia dentata in materiale sintetico che deve essere rigorosamente sostituita alla scadenza prefissata dalla Casa. I freni sono a disco sulle quattro ruote, autoventilanti gli anteriori. Le sospensioni sono a ruote indipendenti con barre antirollio sia davanti sia dietro e con bracci trasversali e bielle longitudinali: offrono un'ottima tenuta di strada e un limitato ingombro degli organi che le compongono a tutto vantaggio di un razionale impiego degli spazi.

Ruoteclassiche ha fatto una piccola ricerca per sapere quali parti siano più soggette a usura o guasto. È risultato che questa coupé è affidabilissima e solo dopo i 150.000 km comincia ad accusare qualche problema di usura ai semiassi e alla frizione, ma in rari casi e spesso perché guidata con eccessiva irruenza. I ricambi sono costosi e non sempre reperibili con facilità.



Il sistema «V-TEC» consiste in un variatore di fase che permette di azionare le valvole in modo ottimale lungo tutto l'arco di utilizzo del motore. A sinistra, le raffinate sospensioni indipendenti anteriore e posteriore a doppi triangoli sovrapposti.





Un proprietario: «È quasi perfetta»

Ruoteclassiche ha sentito il parere di un possessore di «CRX», Carlo La Manna, che ha acquistato il suo esemplare nel 1995, usato, in sostituzione di una «Golf G60» purtroppo distrutta in un incidente stradale. Si tratta di un modello 1992, immatricolato nel 1993, catalizzato, di colore nero. «Ho acquistato la «CRX» nel 1995, ci dice, da un salonnista, per ovviare a un improvviso «appiedamento», con il pensiero che sarebbe stato un passaggio temporaneo, sino a quando avessi trovato di meglio. Invece og-

gi, a distanza di 20.000 km., sono convinto che il mio matrimonio con questa giapponese potrebbe durare a lungo». Come giudica la «CRX»? «Una vera

sportiva, molto entusiasmante per l'alongo che sembra non finire mai, ma anche un'utilitaria parca nei consumi e docile ai comandi, e anche una instancabile

viaggiatrice che tiene impressionanti medie autostradali, ma non affatica per nulla il pilota, nemmeno dopo lunghissime percorrenze».

Difetti? «Quelli che ho riscontrato sono pochi ed essenzialmente veniali: avrei preferito dei freni più potenti e con l'ABS e, ogni tanto, in manovra, vorrei il servosterzo». Rumore alle alte velocità? «Scusi come ha detto? Non la sento!». □

La pagella di Ruoteclassiche

Prezzo attuale	*****	Molto conveniente
Rivalutazione a breve termine	**	Non prevista
Rivalutazione a lungo termine	****	Buona
Reperibilità sul mercato	****	Buona
Costi di esercizio	***	Accettabili
Costo dei ricambi	**	Elevato
Reperibilità dei ricambi	***	Discreta
Praticità d'uso	***	Discreta
Affidabilità	****	Buona
Prestazioni	*****	Eccellenti

QUATTORRUOTE

la giudicò così

Quattorruote provò nel 1989 la «CRX» da 130 CV, mettendola a confronto con la Volkswagen «Corrado 1.8i G60». Nonostante la Volkswagen fosse sovralimentata e superiore di cilindrata, nella prova la Honda si dimostrò migliore in accelerazione e ripresa infliggendo in tutte le prove almeno mezzo secondo alla tedesca, accreditata di ben 29 CV in più. Solo nella velocità di punta la superiore potenza fece prevalere la «Corrado» con 225,520 km/h contro i 212,018 della «CRX». In compenso i consumi della giapponese furono nettamente inferiori tanto che a 180 km/h (a velocità più basse il distacco era anche maggiore) la «Corrado» consumava quasi due litri e mezzo in più della Honda, merito della migliore aerodinamica della nipponica e del più raffinato sistema di accensione-iniezione. La

tedesca fu migliore in frenata grazie all'impianto con ABS, meglio rifinita e accessoriata, più silenziosa e con una coppia molto più corposa, 8,3 kgm in più, che consentiva di usare rapporti lunghi. La «CRX» venne lodata per il cambio veloce, preciso, con innesti morbidi e con rapporti ottimamente scalati, e per le prestazioni del motore definito quasi da corsa, come un po' tutta la vettura: spartana, poco rifinita ma decisamente prestante.

Nel 1990 all'uscita della «CRX V-TEC» con 150 CV venne fatta una breve impressione di guida intitolata: «Coraggio a 8000 giri». Il titolo sintetizza molto bene le sensazioni raccolte dal giornalista colpito dal numero di giri e dalla potenza del motore. Anche in questa occasione il giudizio fu molto positivo. □





Come pagare la tassa di possesso quando il libretto non indica i CV

Dal primo gennaio 1998 il fisco, per stabilire gli importi del bollo, ha deciso di prendere come riferimento non più i cavalli fiscali, ma i cavalli effettivi, e cioè l'effettiva potenza del motore, da qualche anno misurata per convenzione anche in kilowatt (kW). A partire dagli anni Ottanta sui libretti viene indicata la potenza anche con questo metodo di misura e, pertanto, stabilire l'importo da versare in lire è facilissimo: basta moltiplicare, nel caso di un'autovettura o autoveicolo a uso promiscuo (benzina, Gpl, ecodiesel, metano), il numero dei CV per 3680 e si ottiene direttamente l'importo in lire, che deve essere però arrotondato alle 1000 lire infe-

riori se le ultime tre cifre sono uguali o inferiori a 500 e alle 1000 lire superiori se le ultime tre cifre sono superiori a 500. Molti lettori ci hanno telefonato perché sui libretti delle vetture immatricolate negli anni Cinquanta o prima non è indicata la potenza effettiva, ma soltanto quella fiscale, che, come è noto, non viene più utilizzata. Poiché a febbraio sono in scadenza altri bolli e, ad aprile, altri ancora, abbiamo girato il quesito al Ministero dei Trasporti, che ci ha spiegato che in questi casi l'utente deve recarsi presso uno sportello della Motorizzazione Provinciale e chiedere la scheda di omologazione della vettura secondo il modello DGM 405 e farsi annotare sul libretto la potenza lì indicata. Se nemmeno in questa sede è possibile venire a conoscenza del numero dei CV, in via del tutto eccezionale e in attesa

CONTI CORRENTI POSTALI
CERTIFICATO di accreditamento del versamento

Lire **CENTOSESSANTAMILA**
sul c/c: 1008 intestato a ACI - Tasse Automobilistiche

TARGA **VA066684** CODICE FISCALE **LBZFGK52M24F109N**

CATEGORIA (BARRARE LA VOCE INTERESSATA)
 AUTOVETTURA
 AUTOVEICOLO
 AUTOCARRO
 AUTOBUS

SCADENZA **12 1998**

PROPRIETARIO DEL VEICOLO (può essere indicato l'utilizzatore in caso di leasing, auto dominio e usufrutto)
AUTOVCHETTI MARIO
per trasporto di persone ad uso **2** **ARESE** Prov. _____

fabbrica e tipo **AUSTIN**

Anno di prima immatricolazione **1930** di fabbricazione na: _____
 AUTOVETTURA (3) **nuovo di fabbrica** usata già immatricolata

Modello del motore _____ Combust. (4) **B** Tempi _____

Cilindrata totale cm³ _____ POTENZA FISCALE (5): CV **10**

Potenza massima: CV _____ Giri (6) n/1' _____ P _____

Posti totali (7) n. **4** Carrozzeria (8) _____ A

Cambio a **4** marce Freni (3) _____

soccorri servizi stazi: _____

positivi di illuminazione, di segnalazione visiva ed acustica, sile _____

zioni: **Già autoveicolo, munita di _____**
 _____, li **11-8-1961** = _____

A fianco, un libretto dove non è dichiarata la potenza in CV: in un caso come questo occorre desumerla dalla scheda DGM o da un documento dell'epoca.

di una direttiva del Ministero, può venire utilizzata la potenza che si desume dal libretto di uso e manutenzione o da altra pubblicazione. Per il fisco è indifferente che la potenza sia indicata secondo le norme CUNA, DIN, SAE o DGM: in ogni caso il numero dei cavalli va multi-

plicato per 3680 lire. Ricordiamo infine che dal parabrezza sparisce il contrassegno e che la ricevuta del pagamento può essere tranquillamente conservata a casa. Per ulteriori informazioni, l'ACI ha istituito un apposito numero di telefono, il 199-11447, soci 167-020477.

Il CLAS di Arese e i programmi 1998

Nel dicembre scorso si sono svolte le premiazioni del 1° campionato sociale del C.L.A.S. (Club Lombardo Automoto Storiche) di Arese (Milano), sodalizio di recente federato all'ASI. Durante l'ormai consueta cena di fine anno hanno ricevuto premi i primi tre classificati delle cinque categorie previste dal regolamento. Per la categoria «A» (auto prodotte ante 1930) si è classificata al primo posto Annamaria Conti (Fiat «514 Spider»), seguita da Duccio Cervini (Renault «NN») e Maurizio Gottardi (Stutz «Limousine»). Molto combattuta la categoria «B» (riservata alle auto costruite tra il 1931 e il 1945), in cui i

primi tre classificati hanno totalizzato tutti 60 punti e, per stabilire la graduatoria finale, si è dovuto ricorrere alla verifica dell'anno di costruzione delle vetture. Il primo premio se lo è così aggiudicato Giuseppe Scopelliti (Fiat «508 Balilla» del 1932»), il secondo Antonio Mietitore (Fiat «508 S Balilla Coppa d'Oro» del 1933), il terzo Mario Aglione (Lancia «Augusta» del 1934). Per la categoria «C» (auto dal 1946 al 1959), quella che ha visto il maggior numero di partecipanti nel 1997 (venticinque), la graduatoria ha visto prevalere nell'ordine: Adriano Verardi (Alfa Romeo «Giulietta berlina»), Dino Nardiello (Mercedes «190 SL Roadster») ed Emanuela Turconi (Fiat «1400 Cabriolet»).

Marcato predominio dei «maggiolinisti» invece nella categoria «D» (riservata alle auto costruite tra il 1960 e il 1969): ai primi due posti si sono classificati infatti i possessori di Volkswagen Franco Bruni e Massimo Tentori. Al terzo posto il socio Fabrizio Ottoni con la sua mastodontica Cadillac cabriolet del 1963. Tra le vetture più recenti, iscritte nella categoria «E» (1970-1976), i primi tre posti li hanno conquistati: Giuseppe Bilotta (Lancia «Fulvia coupé»), Massimo Abbruzzese (Mercedes «350 SLC») e Mario Porto (Lancia «Fulvia Coupé»). Il programma 1998 comprenderà la «Gita di primavera» in Lomellina il 19 aprile, i raduni di Garbagnate e Paullo (rispettivamente il 3 e il 10 maggio), la «Gita d'e-

state» nell'Oltrepò pavese (21 giugno), i raduni «Anni Azzurri» (luglio) a Milano e a Binasco (settembre). La manifestazione di Mariano Comense del 20 settembre, a calendario ASI, e la mostra di corso Vercelli a Milano (4 ottobre) concluderanno la stagione del sodalizio che ha superato il traguardo dei 100 soci. Per ulteriori informazioni, telefonare allo (02)9383858.

