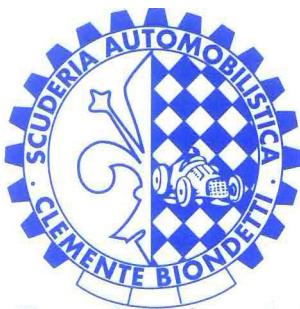




Firenze 1 Marzo 2021
Giornalino 236

Dear friends and drivers,

da due settimane siamo tornati “arancioni”.

Per farci comprendere dagli amici che ci leggono all'estero, le 20 regioni italiane per ordine del ministro della sanità possono assumere i seguenti colori in base alla gravità della situazione epidemica nel territorio di ciascuna: “bianco” liberi tutti; “giallo” libera circolazione solo all'interno della regione, bar e ristoranti aperti solo fino alle ore 18,00, molte attività come cinema, teatri, stadi, palestre, piscine, musei, piste da sci ecc. chiuse, divieto di circolazione fra le ore 22,00 e le ore 5,00; “arancione” divieti come in colore giallo, possibilità di circolare limitata al solo territorio comunale, bar e ristoranti chiusi con possibilità di vendere soltanto cibi da asporto, negozi aperti, tutto il resto chiuso; “rosso” chiuse tutte le attività, compresa la scuola, tranne quelle essenziali, vietati eventi sportivi, fiere e mercati, non è possibile uscire di casa senza giustificato motivo. Il colore di ciascuna regione può cambiare in meglio o in peggio in base ai rilevamenti di vari parametri sullo stato epidemiologico rilevati da una apposita commissione.

Ebbene c'eravamo - quasi - abituati a quel barlume di normalità derivante dall'essere in colore “giallo”, che siamo ri-sprofondati nell'isolamento. Non voglio commentare perché non è questa la sede, ma, modestamente, sorge ancora una volta il problema mensile del sottoscritto di come riempire il Giornalino visto che ormai da un anno siamo condannati all'inattività e c'è assai poco da raccontare.

Le notizie sgradite sono che anche nel 2021 stanno fioccando le cancellazioni o i rinvii di manifestazioni alle quali confidavamo di poter partecipare: cancellata la Firenze-Fiesole, è di pochi giorni fa il rinvio al 29-30 maggio della Firenze-Siena organizzata dagli amici della Cassia Corse; ad oggi non ci sono notizie sul “Mugello Classico” teoricamente in programma per il 22-23 giugno, ma i dubbi sul suo svolgimento sono tantissimi.

In questo clima di noia mi è toccato, nelle passate settimane, rimettere ordine nella cantina di casa mia dopo un' allagamento avvenuto prima di Natale che mi ha distrutto svariati oggetti. L'aspetto più spiacevole è stata la perdita di alcune annate di riviste di automobilismo storico, soprattutto inglesi. Tuttavia nel riordinare, me ne sono tornate alla mano, fortunatamente indenni, altre italiane ormai scomparse dalle edicole e delle quali sento francamente la mancanza. Fra queste Autocapital, la mia preferita fino a metà degli anni '90, allorché cambiò editore, direttore e linea editoriale. Nel movimentare i vari fascicoli, mi sono imbattuto nel numero di maggio 1990 e, complice la copertina illustrata dal “lato B” di quattro splendide 911, dalla 2,4 alla 964, non ho resistito e me lo sono portato in casa per sfogliarlo con

SCUDERIA AUTOMOBILISTICA CLEMENTE BIONDETTI A.S.D. - FIRENZE

VIALE AMENDOLA 36 – 50121 FIRENZE – TEL. 347 7943189 FAX 055 2486232
www.scuderiabiondetti.it – e.mail: info@scuderiabiondetti.it – P.IVA 04017910482

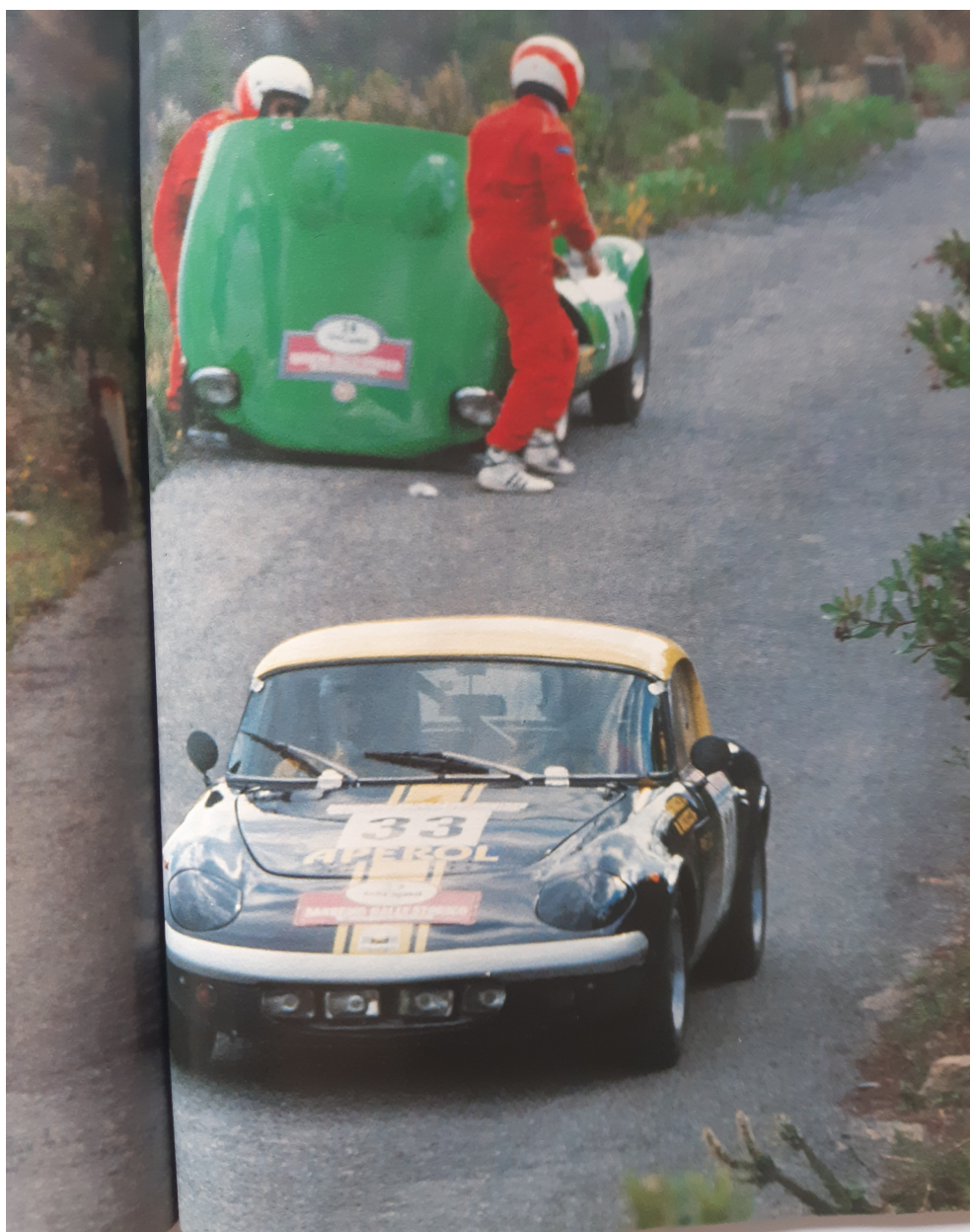
attenzione. La rivista era davvero bella con splendide immagini, articoli mai noiosi, di vario argomento e assai votata allo sport con le auto storiche.



Il primo rilievo è che veniva riservata pari attenzione e pari spazio sia alla velocità che alla regolarità. Inoltre, la rivista Autocapital era sponsor di campionati e trofei sia nell'una che nell'altra specialità, e ad essi dava grande risalto.

Altro aspetto rimarchevole è dato dalla diversità del "parco auto" impegnato nelle attività sportive rispetto a quello che osserviamo oggi, che risalta nelle illustrazioni del mensile. Trenta anni fa il "raggruppamento" più recente era l' "H nazionale",

ovvero quello *“riservato esclusivamente alle vetture costruite fra l'1.1.1972 ed il 31.12.1974 per le quali al momento della richiesta della fiche d'identità possa essere fornita prova che quel particolare esemplare cui si riferisce lo specifico numero di telaio, abbia avuto un autentico passato agonistico entro i limiti di tempo sopra indicati”*. Altrimenti ci si fermava al terzo raggruppamento ovvero delle auto costruite fino al 31/12/1965. In effetti, nelle illustrazioni dei vari servizi, si ammirano auto che oggi non vediamo più in gara perché divenute ormai preziose. Nel lungo resoconto del rally di Sanremo 1990, una delle auto fotografate più recenti è la Lotus Elan del mio vecchio amico Paolo Guaitamacchi, vincitore assoluto di quella edizione. Fra le auto in gara nessuna Porsche 911, ma soltanto 356, tante Lancia Aurelia B20, Flavia coupé e Zagato, AR Giulietta in varie configurazioni, e numerose auto inglesi fra le quali anche una Lotus Eleven davvero insolita in un rally.



Paolo Guaitamacchi, al volante della Lotus Elan, vincitore del rally di Sanremo 1990

Su Autocapital del 1990 conto ben tre pagine con un centinaio di annunci soltanto di Alfa Romeo, fra i quali quello di una 1900 SS del 1957 a 85 milioni di Lire e di una 1900 Super del 1956 da restaurare e reimmatricolare a Lire 2,8 milioni ; due pagine di inserzioni relative a vetture Lancia fra le quali una Stratos stradale, una Delta S4 e numerose Flaminia in versioni sportive come una Touring convertibile 2.8 *“restaurata completamente”* a Lire 110 milioni; nonché ben tre pagine di inserzioni di vetture Ferrari fra le quali una 275 GTB del 1965 a un miliardo e 300 milioni, una 250 GTE del 1966 a 200 milioni, due Daytona uno dei quali a un miliardo, ben dieci Dino 246 con prezzi dai 55 (un refuso?) ai 350 milioni di Lire, due F40 una delle quali a un miliardo e ottocentomilioni ! (di listino costava 374.670.000 Lire, ma la speculazione sulle vetture di Maranello in quegli anni imperversava e si vendevano per cifre assurde i contratti di auto nuove con consegna a breve termine...) e un numero imprecisabile di 208, 308, BB , Testa Rossa e Mondial. Tre pagine anche di inserzioni di vetture Porsche fra le quali una 2,4 S targa a 35 milioni e una coupé a 27 milioni; e molte altre pagine ancora di annunci riguardanti auto italiane, tedesche e inglesi, a volte anche rare come una Bandini 750 sport, una De Santis F 850, una Merlyn mk4, e una AutoUnion DKW 800 in “allestimento corsa”. Dove son finite oggi tutte le belle auto italiane in vendita nel 1990 ? In USA? In Giappone?

I telefoni tascabili a confronto con quelli veicolari (in negativo i modelli che vengono venduti nei punti Sip)													
	PERSONALI					VEICOLARI							
Marca e modello	Motorola/Microlac	Nokia/Cityman	Italtel/Sky Link	Panasonic/Eb ks 3600	Philips	Siemens/Se 820	Italtel/Mb 35-450	Ole/Dialego	Motorola/6800 x	Ole/Partner	Nec/Mark II	Philips/Mcr 40	
													
Frequenza (Mhz)	900	900	900	900	900	450	450	450	900	900	900	900	
Peso (gr)	350	760	400	530	400	4.400	2.250	2.280	1.300	1.900	1.400	1.500	
Larghezza (mm)	44 (33)*	58	20	170	180	230	170	89	179	158	155	155	
Lunghezza (mm)	162	177	204	210	210	230	190	250	182	230	172	172	
Profondità (mm)	60	29	31	37	31	110	55	50	52	52	52	52	
Visualizzazione numeri	A 8 caratteri	si	A 10 caratteri	A 30 caratteri	A 16 caratteri	116 caratteri	A 16 caratteri	A 16 caratteri	A 16 caratteri	A 16 caratteri	A 30 caratteri	A 16 caratteri	
Indicatore intensità segnale radio	si	si	si	si	si	10	10	10	si	si	si	si	
Potenza (W)	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	10	10	10	4	10	10	10	
Capacità memoria	99 numeri	99 numeri	100 numeri	40 numeri	99 numeri	10 numeri	120 numeri	10 numeri	99 numeri	99 numeri	50 numeri	60 numeri	
Ripetizione numeri	Ultimo 10 numeri	Ultimo numero	Ultimo numero	Ultimo numero	Ultimo	Ultimo numero	Ultimo numero	Ultimo numero	Ultimo 10 numeri	Ultimo numero	Ultimo 5 numeri	Ultimo 5 numeri	
Correzione numeri	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Visualizzazione scatti	si	si	no	si	si	si (optional)	si (optional)	si	si	si	si	si	
Chiave di sicurezza elettronica	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Indicatore durata conversazione	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Autospegnimento programmabile	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Regolazione volume audio	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Autonomia (in attesa/in uso)	20 ore/75 min 8 ore/30 min *	18 ore/80 min.	13 ore/80 min.	14 ore/80 min.	14 ore/80 min.	si	si	si	si	si	si	si	
Dotazioni													
Kit per installazione	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	
Dispositivo riservatezza comunicazione	-	-	-	-	-	si	si	si	si	no	si	si (optional)	
Viva voce	-	si	si (optional)	si	si	si (optional)	si	si	si	si	si	si	
Funzione per esclusione viva voce	-	si	si (optional)	si	si	si (optional)	si	si	si	si	si	si	
Cuffia	-	-	-	-	-	si (optional)	si	si	si	si	si	si (optional)	
Batterie ricaricabili	2	2	2	2	2	si (optional)	no	si (optional)	no	si	si	si	
Carica batterie	si	si	si	2	2	-	-	-	-	-	-	-	
Kit per alimentazione da batterie ausiliarie	si	si	si	si (optional)	si (optional)	-	-	-	-	-	-	-	
Accessori													
Segreteria telefonica	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	
Telefax	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	
Termine dati	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	
Prezzo (milioni di lire iva inclusa)	4,64	3,45	2,73	4,60	2,9	2,36	2,26	2,26	2,26	2,26	2,14	2,14	
* la seconda delle dimensioni della batteria													

Insomma, sfogliare una vecchia rivista è sempre divertente e consente di osservare eventi di tanti anni fa con il distacco del tempo passato e spesso di sorriderne. Anche se, nel caso di un mensile di automobilismo storico, gran parte degli argomenti sono ancora attuali, mentre confrontare dopo trenta anni dalla pubblicazione certi dati con i dati attuali può essere comunque un esercizio interessante.

L'auto da collezionismo tra passione e investimento – Roberto Giacinti

Autori di questo piacevole volumetto, per i tipi di Classic Car Advisory, disponibile dalla fine del 2020, sono:

- Giuseppe Barbera, consulente finanziario, che dopo una brillante carriera sportiva nel mondo dei rally è divenuto un esperto in veicoli d'epoca e offre servizi di ArtAdvisory nel settore automotive, e

- Marco Di Pietro, giornalista, caporedattore di Ruoteclassiche fino al 1998 e di Quattroruote fino al 2007, che coordina il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ed è Presidente dell'Associazione EVE (Esperti in Veicoli d'Epoca e da Collezione).

E' piacevole vedere come due figure professionali affrontando congiuntamente il tema di comune interesse ci spiegano come la figura di "Esperto Veicoli d'Epoca e/o d'Interesse Storico", creata da Federperiti nel 1992, sia particolarmente utile come sbocco professionale. Comprendendo l'importanza di approfondire la materia, che fino a quel momento era solo passione, istituiscono corsi di formazione professionale con il supporto dell'Academy di Editoriale Domus e di Quattroruote-Ruoteclassiche Professional, finalizzata alla certificazione.

Il volume si articola nelle seguenti parti:

Parte prima - Gli attori del mercato

I collezionisti d'auto: cuore pulsante del mercato.

Il mercato dell'auto da collezione.

Private Banker, riferimento imprescindibile del collezionista investitore.

Esperto in Veicoli d'Epoca, il professionista a garanzia del sistema.

Il ruolo delle Compagnie di Assicurazione nella protezione di patrimonio di grande valore.

Parte seconda - Un mondo di cultura da scoprire

Registri storici.

I maestri del design italiano.

I Carrozzeri, veri scultori del movimento.

Uno sguardo ai Musei e le Collezioni private più importanti.

Concorsi e fiere internazionali.

Dove nasce la passione per il motorsport italiano.

Le nuove tendenze del mercato.

Completa la pubblicazione un'appendice ricca di materiale statistico.

Il volume persegue, quindi, l'obiettivo di fornire spunti e suggerimenti per aiutare e supportare l'appassionato collezionista, e non solo, ad affacciarsi, ben assistito, al mondo dei veicoli d'epoca e di interesse storico con un approccio diverso e con un interesse non solo dettato dalla passione.

a presto

Dear friends and drivers,

for two weeks we have been back "orange".

To make us understand by the friends who read us abroad, the 20 Italian regions by order of the Minister of Health can take on the following colors based on the severity of the epidemic situation in the territory of each: "white" free all; "Yellow": free circulation only within the region, bars and restaurants open only until 18.00, many activities such as cinemas, theaters, gyms, swimming pools, museums, ski slopes, etc. closed, traffic ban between 10.00 pm and 5.00 am; "Orange": prohibitions as in yellow, the possibility of circulation is limited to the municipal area only, closed bars and restaurants with the possibility of selling only take-away food, shops open, everything else closed; "Red": closed the school and all activities except essential ones, sporting events, fairs and markets prohibited, it is not possible to leave the house without justified reason. The color of each region can change for the better or for the worse based on the findings of various parameters on the epidemiological state detected by a special commission.

Well we were - almost - accustomed to that glimmer of normality deriving from being in a "yellow" color, which we have re-sunk into isolation. I do not want to comment because this is not the seat, but once again the monthly problem arises of how to fill the Giornalino since we have been condemned to inactivity for a year now and there is very little to tell.

The unwelcome news is that even in 2021 cancellations or postponements of events in which we were confident of being able to participate are flocking: the Florence-Fiesole canceled, a few days ago the postponement to 29-30 May of the Florence-Siena organized by the friends of the Cassia Corse; to date, there is no news on the "Mugello Classico" theoretically scheduled for June 22-23, but there are many doubts about its development.

In this climate of boredom, in the past few weeks, I have had to restore order in the cellar of my house after a flood that occurred before Christmas which destroyed several objects.

The most unfortunate aspect was the loss of a few years of historic motoring magazines, especially English. However, in tidying up, other Italians that have now disappeared from newstands and which I frankly miss, have returned to my hand, fortunately unscathed. Among these Autocapital, my favorite until the mid-90s, when it changed publisher, director and editorial line. In handling the various files, I found the May 1990 issue and, thanks to the cover illustrated by the "B side" of four splendid 911s, from 2.4 to 964, I couldn't resist and took it home to browse it with attention. The magazine was really beautiful with splendid images, never boring articles, of various subjects and very much devoted to sport with historic cars.

The first point is that equal attention and equal space was given to both speed and regularity. In addition, Autocapital magazine was a sponsor of championships and trophies both in one and the other specialty, and gave them great prominence.

Another noteworthy aspect is given by the diversity of the "car park" engaged in sports activities compared to the one we observe today, which stands out in the illustrations of the monthly. Thirty years ago, the most recent "grouping" was the "National H", or rather the one *"reserved exclusively for cars built between 1.1.1972 and 31.12.1974 for which, at the time of the request for the identity card, provided proof that that particular specimen to which the specific chassis number refers, has had an authentic racing past within the time limits indicated above"*. Otherwise we stopped at the third grouping or cars built up to 31/12/1965. In fact, in the illustrations of the various services, you can admire cars that we

no longer see in the race because they have now become precious. In the long report of the 1990 Sanremo rally, one of the most recent cars photographed is the Lotus Elan of my old friend Paolo Guaitamacchi, overall winner of that edition. Among the cars in the race no Porsche 911, but only 356, many Lancia Aurelia B20, Flavia coupè and Zagato, AR Giulietta in various configurations, and numerous English cars including a Lotus Eleven really unusual in a rally. After other articles on the Italian and European legislation concerning the registrations of historic cars, on the driving impressions of the famous four Porsche 911s on the cover, and the 964 was the ultimate by the Stuttgart company, of an Aston Martin DB4 Zagato and a report on the then "new" "pocket" and "vehicular" telephones, the magazine ends with the prices of historic cars and, above all, with about thirty pages of classified ads. Today we are used to reading in the main magazines modest advertisements for the sale of historic cars, especially referring to trivial and economically affordable cars.

On Autocapital of 1990 I count three pages with a hundred advertisements of Alfa Romeo alone, including that of a 1957 1900 SS for 85 million Lire and a 1900 Super from 1956 to be restored and re-registered at 2,8 million Lire. ; two pages of advertisements relating to Lancia cars including a road Stratos, a Delta S4 and numerous Flaminias in sports versions such as a "completely restored" 2.8 Touring convertible for Lire 110 million; as well as three pages of adverts for Ferrari cars including a 275 GTB from 1965 for 1.300 million, a 250 GTE from 1966 for 200 million, two Daytona, one of which for a billion, ten Dino 246s with prices ranging from 55 (a typo?) to 350 million Lire, two F40s, one of which for a 1.800 million! (the price list cost 374,670,000 Lire, but speculation on Maranello cars in those years raged and new car contracts with short-term delivery were sold for absurd figures ...) and an unspecified number of 208, 308, BB and Testa Rossa and Mondial. Three pages of advertisements for Porsche cars including a 2.4 S targa for 35 million and a coupé for 27 million; and many other pages of advertisements concerning Italian, German and English cars, sometimes even rare ones such as a Bandini 750 sport, a De Santis F 850, a Merlyn mk4, and an AutoUnion DKW 800 in "racing equipment". Where have all these beautiful Italian cars for sale in 1990 ended up today? In the USA? In Japan?

In short, leafing through an old magazine is fun and allows us to observe events of many years ago with the detachment of the past and often to smile at it. Even if, in the case of a historic motoring monthly, most of the topics are still current, while comparing certain data with current data 30 years after publication can still be an interesting exercise.

The collector's car between passion and investment - By Roberto Giacinti

Authors of this pleasant booklet, for Classic Car Advisory types, available from the end of 2020, are:

- Giuseppe Barbera, financial consultant, who after a brilliant sporting career in the world of rallying has become an expert in vintage vehicles and offers Art Advisory services in the automotive sector, and

- Marco Di Pietro, journalist, editor-in-chief of Ruoteclassiche until 1998 and of Quattroruote until 2007, who coordinates the Price Committee of Ruoteclassiche and is President of the EVE Association (Experts in Vintage and Collectible Vehicles).

It is pleasant to see how two professional figures jointly addressing the topic of common interest explain to us how the figure of "Vintage and / or Historical Interest Vehicle Expert", created by Federperiti in 1992, is particularly useful as a professional outlet.

Understanding the importance of deepening the subject, which until then was only passion, they set up professional training courses with the support of the Academy of Editoriale Domus and Quattroruote-Ruoteclassiche Professional, aimed at certification.

The volume is divided into the following parts:

Part one - The market players

Car collectors: the beating heart of the market.

The collector car market.

Private Banker, essential reference for the investor collector.

Expert in Vintage Vehicles, the professional who guarantees the system.

The role of insurance companies in the protection of heritage of great value.

Part two - A world of culture to discover

Historical records.

The masters of Italian design.

The Coachbuilders, true sculptors of the movement.

A look at the most important museums and private collections.

International competitions and fairs.

Where the passion for Italian motorsport is born.

The new market trends.

An appendix full of statistical material completes the publication.

The volume therefore pursues the objective of providing ideas and suggestions to help and support the passionate collector, and not only, to look out, well assisted, to the world of vintage and historical vehicles with a different approach and with an interest not only dictated by passion.

A presto

