

# RUOTECLASSICHE

PIONIERI DEL COLLEZIONISMO FELICE DI TOCCO • RADIATORI RIPRODUZIONI CHE NON ALTERANO LA STORICITÀ

ruoteclassiche.it



## FERRARI 308 GTB

UNA RARITÀ  
IN VETRORESINA

### ABBIAMO GUIDATO

#### FERRARI

308 GTB, 328 GTS,  
348 TS, F355,  
360 MODENA,  
F430, 458 ITALIA,  
488 GTB

#### ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW

NASH  
SIX ROADSTER  
MGA

#### ASTE

FEBBRE ALTA ALLA  
MONTEREY CAR WEEK

### EVENTI

A TORUŃ, POLONIA,  
INSIEME A 2700  
CITROËN 2 CV PER IL 21°  
RADUNO MONDIALE

### GARECLASSICHE

CON ARTURO MERZARIO  
SULL'ALFA 1900 SPORT  
ALLA COPPA D'ORO  
DELLE DOLOMITI



OYSTER PERPETUAL  
COSMOGRAPH DAYTONA



ROLEX



SPONSOR UFFICIALE  
DEL GOODWOOD REVIVAL  
DALL'11 AL 13 SETTEMBRE 2015





## “IL” capolavoro di Fioravanti



Quando lo scorso anno dissi a Leonardo Fioravanti, seduto di fronte a me alla scrivania, che stavamo realizzando uno shooting fotografico alla 288 GTO e gli facevo i miei più sinceri complimenti per lo stile di quell'icona leggendaria, mi gelò all'istante sostenendo che non era la GTO a essere ben riuscita, bensì la sua base: la Ferrari 308.

Osservando questa copertina qualche giorno prima che vada in stampa, mi ritornano inevitabilmente alla mente le sue parole e la verità che racchiudono. La 308 del 1975 è un autentico capolavoro, forse “IL” capolavoro di Fioravanti. Certo, lo è ancora di più nella rara variante “Vetroresina” (712 esemplari costruiti, di cui appena 150 con carter secco e guida a sinistra, come quello da noi fotografato), comunque sia quest'auto da quattro decenni incarna lo spirito della Rossa più nota e desiderata. Quanti di voi si sono immedesimati nei panni dell'investigatore privato più invidiato della storia (dai, più di 007?) baffi e ca-

mia hawaiana compresi, alla guida della “Robin 1”, una magnifica e purpurea 308 GTS prima serie? Quanti hanno accarezzato il sogno di racchiudere nel box una di queste berline? Soprattutto nel periodo - ormai terminato da un po' - in cui non le voleva più nessuno... Quanto è stata importante la 308 per il Cavallino ve lo ricorda Ruoteclassiche con un servizio imperdibile in cui, in una torrida giornata d'estate, abbiamo radunato sulla nostra pista di Vairano tutte quante le Ferrari con l'ottovù centrale, che sono nate proprio dal 1975 a oggi.

Per raccontarvele in ogni dettaglio abbiamo invitato Flavio Manzoni, l'uomo che dirige lo stile Ferrari oggi (e di cui leggete le opinioni personali tra le prime pagine del giornale) e Dario Benuzzi, storico collaudatore di Maranello che ha sviluppato la dinamica pressoché di ognuna delle auto presenti sul nostro asfalto rovente. Grazie pubblicamente a entrambi per l'impegno e la passione dimostrata. Io ho già parlato fin troppo. Scoprite tutto il resto da pag. 36. Una scorciatoia di Ferrari!

David Giudici  
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/

### IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

IL MESE PROSSIMO ARRIVA IL NUOVO “AFFARI & MERCATO”



#### A OTTOBRE IN EDICOLA

Torna “Affari & Mercato”. In questo secondo numero, occhi puntati sui trenta modelli destinati a rivalutarsi nel tempo, i nostri consigli su come costruirsi una collezione e tanto altro.



#### DIGITAL EDITION

Tutti i contenuti del numero in edicola in versione digitale per poter leggere Ruoteclassiche ovunque: sullo smartphone, sul tablet e sul PC di casa.



#### DA NON PERDERE

#### 42 TEST A TEST ALLA BASE DEL MITO

Abbiamo portato otto Ferrari V8 sulla nostra pista di Vairano per capire meglio quarant'anni di evoluzione delle Rosse. Con due ospiti del Cavallino d'eccezione: Flavio Manzoni e Dario Benuzzi.

#### 62 IMPRESSIONI RUGHE DI BELLEZZA

La Rolls-Royce Silver Shadow compie cinquant'anni. Ed è più seducente oggi che negli anni Sessanta, quando scorrazzava tra il lusso, star dello spettacolo e Vip dal sangue blu.

#### 86 GARECLASSICHE IN QUOTA COL COWBOY

Abbiamo “corso” con l'Alfa 1900 Sport Spider l'ultima Coppa d'Oro delle Dolomiti. Alla guida per noi il grande Arturo Merzario.





Comune di Capriolo



Comune di Chiari



COMUNE DI BRESCIA



Regione Lombardia



Senato della Repubblica



PROVINCIA DI BRESCIA Il Presidente



Comune di Cazzago S. Martino



Comune di Cellatica



Comune di Gussago



### TROFEO RENZO CASTAGNETO

Tributo ai Fondatori riservato a modelli **PORSCHE** costruiti dal 1990 ad oggi.



**Porsche Club**  
Brescia



Gara di Regolarità Classica per vetture moderne, con le stesse modalità e il medesimo percorso della Coppa Franco Mazzotti, in collaborazione con il Porsche Club Brescia.

*Con il sostegno e la collaborazione di*



**PORSCHE**

Centro Porsche Brescia

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



HOTEL VITTORIA

1898

**SOLIVE**  
FRANCIACORTA



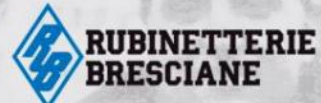
SCUDERIA BRESCIA CORSE

CHALLENGE  
2015 **aido** 2016  
AUTOSTORICHE

# 10 OTTOBRE 2015 VII<sup>^</sup> COPPA FRANCO MAZZOTTI!

## GARA DI REGOLARITA' CLASSICA

### TRA BRESCIA E LA FRANCIACORTA: ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA



COMITATO ORGANIZZATORE: **CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI"** c/o ACI BRESCIA

Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e fax: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)

[segreteria@clubmillemiglia1949.it](mailto:segreteria@clubmillemiglia1949.it) - [www.club1000miglia.eu](http://www.club1000miglia.eu) - [www.coppafrancomazzotti.it](http://www.coppafrancomazzotti.it)



## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

36 Ferrari 308 GTB 1976

### TEST A TEST

42 Ferrari V8 1975-2015

308 1975

328 1985

348 1989

F355 1994

360 Modena 1999

F430 2004

458 Italia 2009

488 GTB 2015

### IMPRESSIONI

62 Rolls-Royce Silver Shadow 1976

68 Nash Six Roadster 1919

74 MG A 1955

### ANNIVERSARI

66 50 anni Rolls-Royce Silver Shadow

### CLASSICHE DOMANI

162 Ford Mustang GT V8

## S STORIA E COSTUME

### INCONTRI RAVVICINATI

80 Felice di Tocco

### GARECLASSICHE

86 Coppa d'Oro delle Dolomiti

### EVENTI

92 21° International Meeting 2 CV Friends

### LA STORIA

100 Car Shoe



Periodico mensile  
**Settembre 2015**

**EDITORIALE DOMUS** S.p.A.

#### PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

#### AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

#### BRAND MANAGER

Anna Amodeo

#### MARKETING MANAGER

Giorgiana Scianca

#### INTERNATIONAL DIRECTOR

Sofia Bordone

#### LICENSING & SYNDICATION

Carmen Figini,  
figini@edidomus.it  
tel. +39 02 82472487

#### UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdocimi  
ufficiostampa@edidomus.it  
tel. +39 338 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3  
20089 Rozzano (Milano).  
Telefono 02 824721  
Fax 02 57500416  
redazione@ruoteclassiche.it  
www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:  
*Autopop, Domus, Due Ruote,*  
*Meridiani, Meridiani Montagne,*  
*Quattroruote, Top Gear,*  
*Tuttotrasporti, X OffRoad.*

#### DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

#### ART DIRECTOR

Stefano Tosi

#### REDAZIONE

Fulvio Zucco (*caporedattore*)  
Fabrizio Greggio (*caposervizio*)  
Dario Tonani

#### IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

#### SEGRETERIA DI REDAZIONE

Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

#### COLLEZIONE QUATTORRUOTE

Federico Robutti

#### HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Alessandro Barteletti,  
Mauro Borella, Massimo Delbò,  
Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci,  
Corrado Lopresto, Flavio Manzoni,  
Paolo Mazzetti, Arturo Merzario,  
Gilberto Milano, Marco Perucca Orfei,  
Maurizio Schifano, Roberto Sposini,  
Silvio Jr. Suppa

#### FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,  
Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi,  
Paolo Carlini, Massimo Delbò, Fart Radiatori,  
Maurizio Marini, René Photo Collection,  
Simone Romeo, Maurizio Schifano,  
Massimiliano Serra, Wolfgang  
*Capertina*: Paolo Carlini

#### DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali  
raccolti nelle banche dati di uso redazionale  
è Editoriale Domus SpA.

Gli interessati potranno esercitare i diritti  
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di  
protezione dei dati personali, telefonando  
al n. 02 82472459.  
E-mail: [responsabledati@edidomus.it](mailto:responsabledati@edidomus.it)



## T TUTTOCLASSICO

### CONSIGLI PRATICI

98 Riproduzione radiatori

### VENDITE ALL'ASTA

102 Monterey Car Week



FIAT 80



92

## M MERCATO

### IL POLSO DEL MERCATO

117 Maserati

### QUOTAZIONI

118 Dieci gradi di valore

139 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

140 I prezzi delle auto americane

### VENDO&COMPRO

142 Un ponte fra la domanda e l'offerta

## R RUBRICHE

### 3 Editoriale

"IL" capolavoro di Fioravanti

### 8 Flashback

50 anni fa, l'auto senza nome

### 10 Fatti e persone

Monterey Car Week, i prossimi appuntamenti (Auto e Moto d'Epoca a Padova, il Trofeo Milano, i trent'anni dell'Alfa 75), Burocrazia, Motoring art, Ruotine classiche, Automobilia, Libri

### 32 Posta

108 Ci vediamo al club

112 Appuntamenti con le storiche



86

### DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

### RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

### Segreteria Pubblicità

publicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

### AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi 22 - 10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappalà Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7456932.

Toscana, Marche e Umbria: LP Communication, via San Marcellino 13, 50126 Firenze, tel. 055 6800508 fax 055 6814225.

Lazio e Campania: Interspa, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero A peddu, via S'Annuloni, 28 09124 Cagliari, tel. 070 48491.

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail:

valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

### ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-001199

(da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 1730)

fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472385

subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00

Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00;

2) Africa/North & South America/Asia € 135,00;

3) Oceania € 157,00.

Payment method:

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA

uf.vendite@edidomus.it

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

Un numero: € 5,50 - Fascicoli arretrati € 7,90.

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)

Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

### FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590

Back issues: € 7,90 (postal changes not included).

Payment method:

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabile.dati@edidomus.it.

### PER L'ITALIA

Distribuzione S.O. Di P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bertola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301 telefax 02 66030320.

### SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

### Fotolito: AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.

Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pistoletto (MI)

Copyright 2015: Editoriale Domus S.p.A. Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.



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







# LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1955 MERCEDES-BENZ 300SL ALI DI GABBIANO**

#### PORTFOLIO CLIENTI

1949 Maserati A6 1500 Pinin Farina *Berlinetta* • 1962 Maserati 3500 GTi Spyder  
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)  
1965 Ford GT40 coupé competizione (ex-Neil Corner/Noel Edmonds)  
1971 Ferrari 246GT Dino

*Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti*

**S**alone di Francoforte, settembre 1965: un piccolo terremoto sconvolge l'ordine teutonico dell'industria automobilistica tedesca e vede la ricomparsa sulla scena, dopo un quarto di secolo, dello storico marchio Audi. I classici quattro anelli dell'universo Auto Union - Horch, Wanderer, DKW e Audi appunto - ne escono con nuovi pesi e un'organizzazione completamente rinnovata.

L'occasione è il debutto sulla ribalta di quella che Quattroruote ai tempi battezzò "1966", primo modello del nuovo corso Audi, alla cui nascita contribuiscono tre aziende: per la parte prettamente tecnica la Daimler-Benz (proprietaria dei "quattro anelli" dal 1958), per l'organizzazione e l'impostazione generale la Volkswagen (subentrata alla guida del gruppo nel 1964) e per la linea la DKW, che di fatto porta il corpo vettura della sua F 102 come base per lo sviluppo della nuova 1700 a trazione anteriore che verrà costruita negli stabilimenti di Ingolstadt.

## UN'AUTO PARTITA DA LONTANO

Di un modello attorno al litro e mezzo si era cominciato a parlare in Mercedes fin dalla metà degli anni Cinquanta, palesando l'intenzione di allargare la gamma verso il basso e fronteggiare così la concorrenza di Borgward e Opel. Vengono persino fatte circolare numerose foto dei prototipi, che lasciano intuire le caratteristiche estetiche della nuova media. L'idea però non è quella di comparire col proprio marchio, ma di affidarne lo sviluppo alla DKW, l'unico dei "quattro anelli" ancora in attività.

Poi, nel 1964, il primo scossone ai collaudati equilibri della galassia: Volkswagen prende le redini del gruppo e alla vigilia del Salone di Francoforte del 1965 annuncia a sorpresa che la nuova berlina risulterà il nobile marchio Audi, il cui ultimo modello - la 920 (con motore a 6 cilindri Horch di 3,2 litri da 82 CV) - ha visto la luce alla vigilia della guerra.

Inizialmente la vettura è identificata solamente dal marchio e dalla sigla di progetto: F 103. Viene prodotta dal 1965 al 1972 in più versioni e motorizzazioni (1700 da 72, 74 e 80 CV; 1800 da 90 CV e 1500 da 60 CV), assumendo col tempo la denominazione tratta dalla potenza in cavalli. Dal punto di vista tecnico il modello segna il tramonto del motore a due tempi che aveva caratterizzato da sempre il marchio DKW, l'unico ad aver rac-

colto l'eredità dell'Auto Union al termine della seconda guerra mondiale. In Audi progettano (quasi ottimisticamente) di venderne 150 mila esemplari, ma alla fine saranno oltre 470 mila. Un successo inaspettato, di cui ricorrono proprio questo mese i cinquant'anni tondi.

Dario Tonani



**Audi.**  
**Hoc est sermone Latino:**  
**Aures tuas praebeas.**  
**Ergo audi.**

Audi di Francoforte (Germania) ha una lunga tradizione, che si è conservata nel tempo e che è oggi una garanzia di qualità. È questo che ci ha permesso di sviluppare la nostra berlina media, la Audi 1700, che è oggi una berlina media di grande successo. Audi è un marchio che ha una lunga tradizione di qualità e di innovazione. Audi è un marchio che ha una lunga tradizione di qualità e di innovazione. Audi è un marchio che ha una lunga tradizione di qualità e di innovazione.



**QUATTORRUOTE**

Rinuncia l'Audi "1700"

**LE NOVITÀ A FRANCOFORTE, PARIGI, LONDRA E QUELLE CHE VEDREMO AL SALONE DI TORINO**  
**PROVA: VOLKSWAGEN "1600 TL"**

## Ergo Audi

La nuova berlina media campeggia sulla copertina di ottobre '65 di Quattroruote. In alto, la singolare pagina pubblicitaria della Casa recita: "Questo è un testo in latino. Drizza le tue orecchie. Quindi ascolta". Lo slogan gioca sul fatto che Audi in latino significa "ascolta".





# 50 anni fa, l'auto senza nome

*Tecnica Mercedes, capitali Volkswagen e solo un marchio a identificarla: Audi, cioè "ascolta"*





MONTEREY CAR WEEK

## Settimana da sogno in California

*Dal più classico e sfarzoso dei concorsi d'eleganza - quello di Pebble Beach - alla "parade" lungo il Pacifico, fino a Big Sur. E poi ancora la pista di Laguna Seca e i tanti "contest on the road"*



### Tra coriandoli e stelle filanti

La vincitrice del titolo di "Best of Show 2015": l'Isotta Fraschini Tipo 8A del 1924, carrozzata cabriolet da Worblaufen nel 1932 (oggi appartiene alla prestigiosa Collezione Patterson, Louisville, Kentucky, Usa).

Il Ferragosto più glamour per le storiche è stato come sempre Oltreoceano, dove ogni anno - in California - va in scena alla metà di agosto la settimana motoristica di Monterey. Eventi clou fra i molti in programma sono senz'altro il concorso d'eleganza di Pebble Beach e la spettacolare parata delle candidate al titolo di "Best of Show" lungo le 70 miglia (circa 100 chilometri) di strada panoramica fino a Big Sur. Nell'edizione numero 65 della kermesse (la prima è del 1950!) la giuria ha dovuto districarsi tra 216 pretendenti, convenute da ben 15 Paesi e suddivise in 28 classi oltre che in lizza per una sfilza di premi speciali (25, ai quali si sono aggiunte le menzioni d'onore). In una cornice di pubblico di oltre 200.000 appassionati, alla fine il trofeo più prestigioso è stato assegnato a una vettura made in Italy: l'Isotta Fraschini 8A carrozzata cabriolet nel 1932 dalla svizzera Worblaufen. Il telaio n. 605 (del 1924) era originariamente carrozzato Tourer,

ma a cavallo del 1931-32, venne acquistato - usato - dal carrozziere svizzero Worblaufen per fare da base a un'imponente cabriolet. fece il suo debutto al Salone di Ginevra del 1932, dove venne esposta con una suggestiva colorazione bicolore bianca-nera e l'anno dopo vinse il Grand Prix d'Honneur al concorso di Cannes, prima di essere venduta al primo proprietario, la famiglia Leuba di Ginevra, titolare dell'azienda di orologeria Favre-Leuba. Ma i colori italiani si sono fatti onore anche sul fronte dei proprietari: Ugo Gussalli Beretta, grande appassionato e collezionista di storiche, da oltre vent'anni presidente della Scuderia Brescia Corse nonché titolare della Beretta S.p.A., ha vinto il secondo premio nella classe "Postwar Racing" con la sua rarissima Porsche 550 RS Spyder del 1955 (foto a destra), battuto soltanto da una beniamina di casa, - una Shelby Cobra Daytona Coupé del 1965 - di un collezionista giapponese. "Trattandosi di un pezzo di storia

dell'automobilismo - ha spiegato Beretta - abbiamo deciso di portare la Porsche 550 al concorso più famoso al mondo, allo scopo di presentarla per la prima volta nella configurazione di quando correva con il suo grosso alettone. C'ingrignava l'esperienza del concorso per l'ambiente e per le belle auto". Arrivato secondo una volta, dovrà però attendere ora cinque anni, come da regolamento, per riprovare a vincere con la stessa macchina.





## L'ADRENALINA DELLA PISTA

A Monterey la giornata di sabato è dedicata alle corse di Laguna Seca, dove si danno battaglia dalle Veteran alle Formula 1 degli anni 80. A calamitare l'attenzione del folto pubblico è stata soprattutto la classe delle monoposto di F.1 con motore 3 litri (1967-1984). Tra ben 37 bolidi al via c'era una sola macchina non equipaggiata con il Cosworth DFV 8 cilindri, ed era la Ferrari 312 T2 del 1976 (in primo piano nella foto) che fu di Niki Lauda. Sir Jackie Stewart è arrivato come spettatore, per assistere alla gara della sua Tyrrell 002 del 1971, quella con cui ha corso il Gran Premio del Sudafrica, l'anno in cui si è laureato campione del mondo.



MASSIMO DELBO

M.D.

### CONCOURS ON THE AVENUE

## REGINE ON THE ROAD

Il via alla settimana motoristica di Monterey è stato dato martedì 11 agosto a Carmel (California), dove 200 vetture d'epoca parcheggiate nella via centrale si sono date battaglia nel classico concorso d'eleganza on the road, tra le vetrine dei negozi addobbate a tema. Ben 27 le classi in gara, dalle Ferrari alle hot rod. Quest'anno la scena è stata rubata da una nutrita flottiglia di Ford Mustang GT 350 da competizione che celebravano i loro cinquant'anni, arrivate su strada dalla vicina pista di Laguna Seca. Il trofeo "Best in Show" è andato alla Cisitalia 202 MM esemplare unico, realizzata da Motto su disegno aerodinamico di Savonuzzi nel 1947. Tra le vetture più interessanti, una delle prime Cobra costruite e il primo esemplare di Manx, capostipite di tutte le dune buggy su base VW.



MASSIMO DELBO

M.D.

### CONCORSO ITALIANO

## L'ORGOGGIO DEL BEL PAESE



MASSIMO DELBO

Il Concorso Italiano è la festa del made in Italy. Presenti pezzi di assoluto rilievo: il premio "Best of Show" è andato a una Ferrari 250 GT SWB del 1961, fresca di un restauro pressoché completo, terminato con la certificazione di Ferrari Classiche. Tra i più applauditi l'ingegner Piero Rivolta, che ha presentato il prototipo della Grifo, e Valentino Balboni, per anni collaudatore Lamborghini, presente in mezzo a numerose Gallardo e Murciélago.

M.D.

### EDIZIONE 2016

## "SCONGELATA" LA MILLE MIGLIA

Dopo le incerte vicende provocate dalla mancata approvazione del bilancio 2014, come riportato nell'editoriale di Ruoteclassiche del mese scorso, l'Automobile Club di Brescia non è stato commissariato e ha quindi dato il via alla prossima Mille Miglia. La trentaquattresima rievocazione della Freccia Rossa, la corsa su strada più celebre di ogni tempo, sarà disputata da giovedì 19 a domenica 22 maggio 2016. La data, per tradizione, anticipa di una settimana il Gran Premio di Monaco di Formula 1. Come negli ultimi tre anni, a curare la grande kermesse automobilistica sarà ancora 1000 Miglia Srl, società totalmente partecipata da AC Brescia e da esso appositamente creata nel 2012. La gestione di 1000 Miglia è stata ritenuta estremamente positiva sia in termini sportivi sia dal punto di vista del risultato economico. Rispettando la tradizione nata nel 1927, il percorso prenderà il via e terminerà a Brescia, attraversando mezza Italia prima e dopo il giro di boa a Roma. Tra le novità dell'edizione 2016 ci saranno i nuovi coefficienti che saranno applicati ai punteggi ottenuti da ciascuna vettura in gara, completamente ricalcolati tenendo conto dell'epoca e della sportività degli oltre novecento modelli di vettura iscrivibili alla Mille Miglia, cioè quelli di cui sia accertata la partecipazione ad almeno un'edizione storica, tra il 1927 e il 1957. I nuovi coefficienti, che dovrebbero rispondere alla richiesta degli appassionati di ridurre lo scarto tra vetture anteguerra e dopoguerra, saranno pubblicati sul sito [www.1000miglia.it](http://www.1000miglia.it) a fine settembre, quando saranno aperte le iscrizioni e sarà presentata ufficialmente l'edizione 2016 della Freccia Rossa.







**ALFA ROMEO CLUB MILANO**

# Doppia festa per i 30 anni dell'Alfa 75

**Un weekend** tra il museo Alfa Romeo e la nostra pista di Vairano (PV). L'occasione, festeggiare come si conviene i trent'anni di un modello glorioso, tra i più amati fra le berline di Arese, nato contro ogni previsione con pochissime risorse a disposizione: l'Alfa 75. Serrato il programma di sabato 12 e domenica 13 settembre, messo a punto dagli organizzatori dell'Alfa Romeo Club Milano. Il via ai festeggiamenti sarà intorno alle 14 di sabato, con il "welcome coffee" nel foyer della sala conferenze del museo di Arese. Immediatamente dopo si entrerà nel clou della giornata: alle 15, con una conferenza a cui parteciperanno tutti i progettisti



che hanno pensato, sviluppato e costruito la 75; alle 16, con l'esposizione della prima 75 costruita, la stessa con la quale Riccardo Patrese ha effettuato i giri di pista a Balocco durante la presentazione alla stampa. Alle

17 è prevista una visita guidata al museo Alfa Romeo, alla quale seguirà, attorno alle 18.30, l'accensione di tutte le 75 sul piazzale adiacente alla struttura espositiva. Alle 19 i partecipanti si trasferiranno alla Zagato

per una visita dell'atelier. La giornata di domenica sarà invece interamente dedicata alla parte dinamica della "due giorni", con una sessione di giri in pista sul circuito ASC nato per le prove di Quattroruote a Vairano.



**mercanteinauto**  
AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA



## FIERE DI PARMA

**9** SOLO OPERATORI ORE 15.00/19.00    **10-11** VISITATORI ORE 9.30/19.00

### OTTOBRE 2015

IN CONTEMPORANEA CON



IN COLLABORAZIONE CON





**WWW.MERCANTEINFIERA.IT**







**AUTO E MOTO D'EPOCA**

# Una piazza tra passato e futuro

Si vanno delineando, a poco meno di un mese dal via, i tratti distintivi di Auto e Moto d'Epoca, evento dou della stagione salonicistica dei motori, in programma alla Fiera di Padova dal 22 al 25 ottobre. A maturazione di un percorso cominciato più di trent'anni fa, la

kermesse padovana, tra le prime in Europa nel settore dell'heritage, rafforza quest'anno il suo ruolo di "collegamento" tra auto d'epoca e modelli di produzione attuale. Venti grandi marchi (ma altri se ne aggiungeranno in queste settimane) hanno già confermato la



loro partecipazione con vetture sia d'epoca sia moderne, reduci queste ultime dal di poco precedente Salone di Francoforte, dove saranno state presentate in veste di anteprime mondiali. Tra queste Abarth, Alfa Romeo, Citroën, Maserati, Peugeot e Porsche. La "sinergia" tra passato, presente e futuro nasce dall'intuizione del patron della manifestazione, Mario Carlo Baccaglioni, più che mai convinto che l'heritage sia "garanzia di qualità e il più importante veicolo di promozione per l'auto contemporanea". Oltre a essere

una ribalta internazionale di prima grandezza per le Case che potranno offrire al pubblico un mix di qualità, tradizione e futuro, Auto e Moto d'Epoca sarà anche un'occasione imperdibile per quanti a Padova andranno in cerca di automobilia, ricambi, accessori, modellistica, editoria specializzata per soddisfare la propria passione. Ovviamente ci saremo anche noi di Ruoteclassiche, con alcune iniziative che non mancheranno di stuzzicare non solo chi ci segue abitualmente, e di cui anticipiamo alcuni dei contenuti nei riquadri qui sotto.

**CON RUOTECLASSICHE DI OTTOBRE**

## PASSIONE E BUSINESS

Sull'onda del successo ottenuto lo scorso ottobre dal primo fascicolo, torna, allegato al numero di Ruoteclassiche con cui saremo presenti a Padova, lo Speciale "Affari & Mercato". Tema principe del volume saranno le auto che a giudizio dei nostri esperti sono destinate a rivalutarsi negli anni e che quindi rappresentano un buon investimento per il collezionista. Ne abbiamo scelte trenta, di cui molte sportive, suddivise in cinque classi di prezzo di sei modelli ciascuna: da 15 a oltre 100 mila euro. Con una finestra a parte su quelli che diventeranno storici nel 2016. Altri argomenti di punta dell'allegato - disponibile a 4,40 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista - saranno i criteri a cui riferirsi nel costruire la propria collezione; i consigli e le possibili insidie dell'acquisto online; le nuove frontiere del "car storage", del "car detailing" e della ricambistica in 3D. Completano il volume le previsioni di mercato degli esperti e una panoramica sugli eventi imperdibili del 2016.



**ONLINE A OTTOBRE**

## I RESTAURI DI BRIGNANO

In occasione del Salone di Padova Ruoteclassiche presenterà "Bulli & Bulloni", prima webserie sul restauro delle auto d'epoca che esordirà sulla piattaforma *quattroruote.it* a fine ottobre. Ideata e interpretata da Enrico Brignano, grande appassionato di vetture storiche, la webserie si avvarrà della nostra consulenza, affiancando un esperto della redazione allo showman romano per le scelte di restauro e la ricerca dei pezzi di ricambio. L'iniziativa, realizzata da Editoriale Domus e Ruvido Produzione con il supporto di Q8 Hi Perform, avrà anche un sito dedicato per backstage e anticipazioni: [www.quattroruote.it/bulliebulloni](http://www.quattroruote.it/bulliebulloni)







**GARE DI REGOLARITÀ**

# Multe Aci per chi corre con Asi



La disputa tra l'Acì e l'Asì si è arricchita di un nuovo, spiacevole episodio. Acì Sport (nuovo nome della Csaì, emanazione sportiva dell'Acì) ha deferito e multato - con ammende da 300 a 500 euro - un'ottantina tra piloti, copiloti e scuderie che hanno partecipato, lo scorso marzo, a una gara di regolarità: la 100 Miglia delle Terre Gonzaghesche, organizzata dall'Auto Moto Club - Sport Storiche Guastalla (affiliato Asi). Il provvedimento si basa sull'articolo 125 del Regolamento Nazionale Sportivo del 2014

(quello per il 2015 è "in attesa di pubblicazione" sul sito [www.csaì.aci.it](http://www.csaì.aci.it)), che recita: "I concorrenti licenziati Acì-Csaì che si iscrivono a una manifestazione non riconosciuta ufficialmente dalla Fia e/o dalla Acì/Csaì sono soggetti alle sanzioni previste dal Code e dal presente RNS". Dal punto di vista giuridico, il deferimento appare ineccepibile, per due motivi: il primo è che Acì-Csaì, riconosciuta dalla Fia come propria emanazione locale e affiliata come federazione sportiva al Coni, secondo una legge dello

Stato italiano è l'unico ente a sovrintendere le competizioni automobilistiche nel nostro Paese. Il secondo è che chiunque sia titolare di licenza sportiva Acì Sport-Csaì, compresa quella di regolarità, al momento del rilascio sottoscrive un impegno al rispetto dei regolamenti. Il provvedimento tuttavia è un fatto deprecabile perché improvviso, non annunciato e che ha il solo risultato di penalizzare gli appassionati, incolpevoli vittime delle consuetudini all'italiana. Se è vero che Acì Sport è la sola autorizzata a organizzare gare in Italia, è altrettanto vero che - pur avendo sempre agito (giustamente) avverso gli organizzatori di gare di velocità abusive - non era mai intervenuta nei confronti dell'Asì e delle sue manifestazioni di regolarità. In Italia queste gare sono nate sotto l'egida dell'Asì e solo successivamente sono nate quelle Csaì. Questa è la ragione per la quale il famoso articolo 125 del RNS è inviolabile per i settori della velocità, rally e salita, ma non è mai stato preso in considerazione dai regolaristi. Dopo il mancato rinnovo dell'accordo Asi-Csaì, che per un periodo ha regolamentato le gare di regolarità,

i club Asi hanno continuato a organizzare gare di regolarità, senza che nessuno eccepisse, pur con un certo disappunto degli organizzatori Csaì, che subivano alcune sovrapposizioni ed erano costretti a pratiche burocratiche più complesse e costose. Per anni gli appassionati di regolarità hanno comunque partecipato indifferentemente a gare Asi o Csaì, senza che quest'ultima intervenisse in alcun modo. Per questo motivo, nella guerra in corso tra Asi e Csaì, questo deferimento è parso l'equivalente di una provocazione. Se l'Acì ha deciso di far rispettare il regolamento vigente, dopo anni d'indifferenza, avrebbe dovuto avvertire i partecipanti di gare non a calendario Acì Sport che sarebbero stati deferiti o tutt'al più avrebbe dovuto limitarsi a un ammonimento dei concorrenti. Quello che gli appassionati ora si domandano, con una certa preoccupazione, è che cosa succederà per le gare svolte da marzo a oggi (il provvedimento per una competizione di sei mesi fa è arrivato solo in piena estate). Per aggiornamenti sul tema visitate il nostro sito [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it)

**Paolo Mazzetti**

**BOLLO IN LOMBARDIA**

## ESENZIONE PER LE "VENTENNALI", NON SERVE IL RINNOVO ASI

È assodato che quanto previsto dalla Legge di Stabilità 2015 in merito al bollo per le vetture dai venti ai trent'anni qualche scossone lo abbia prodotto. E anche molta confusione. L'ultimo episodio riguarda la pubblicazione sul numero di agosto de "La Manovella", organo ufficiale dell'Asì, di un trafiletto dove si comunica che per ottenere l'esenzione dal bollo in Lombardia non basta che il veicolo sia iscritto all'Asì, ma occorre il rinnovo annuale del proprietario. Curiosamente, al momento di andare in stampa, lo stesso è indicato sul portale dell'Acì. Fa fede tuttavia quanto riportato sul sito per la riscossione dei tributi della Regione Lombardia ([www.tributi.regione.lombardia.it](http://www.tributi.regione.lombardia.it)), dove è richiesto esclusivamente che l'auto sia certificata come di interesse storico e iscritta all'Asì o a un registro di marca (Alfa Romeo, Fiat o Lancia). Rivolgendosi al numero verde 800151121 del servizio Prontobollo della Regione Lombardia confermano quanto qui scritto.





DS preferisce TOTAL



PER GLI AMANTI DELL'ESPLORAZIONE,  
L'ORIZZONTE PIÙ BELLO È QUELLO  
CHE RESTA DA SCOPRIRE.

SYLVESTRE MAURICE - ASTROFISICO

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF  
AVANT-GARDE

---

## NUOVA DS 5



NUOVA DS 5 THP 165 S&S EAT6 (cerchi 18"). Consumo su percorso misto: 5,9 l/100 km. Emissioni di CO<sub>2</sub> su percorso misto: 136 g/km. La foto è inserita a titolo informativo.

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



# MODENA MOTOR GALLERY®

26 e 27 SETTEMBRE 2015  
Modena, Capitale dei Motori

## MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE E STRANIERE Novità 2015!

- GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI
- LA STRADA DEGLI ARTIGIANI

ModenaFiere

Le mostre del 2015:

- “Lo Storico Aerautodromo di Modena: avventure di uomini, ingegno e motori”
- “La Tecno di Bologna: quando una piccola azienda sfida il mondo delle competizioni”
- “In ricordo di Juan Manuel Fangio”
- “Le bellissime Giordani a pedali”

### La Piazza dei Privati

Vendi la tua auto o moto d'epoca!  
Posto auto 50,00 € - Posto moto 20,00 €  
(oltre iva, comprensivo di 1 pass ingresso per 2 giorni)  
Prenotazione obbligatoria.



SEGUICI  
SUI SOCIALI



Pacchetti speciali per i club a soli 39€ !!!

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

Tel. +39 059.4924794  
commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:  
Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



Circolo della Biella

Partner

**BPER:**  
Banca



Con il patrocinio di



Partner

ASSICOOP  
Modena & Ferrara



# PINO ALLIEVI

Giornalista, firma storica della F.1 per "La Gazzetta dello Sport".

## Vittorie oltre le piste



**QUANDO UN GRANDE CAMPIONE** decide di tornare sulla scena si resta sempre colti da un certo smarrimento. A meno che, come accadeva a pugili che restavano senza una lira pochi mesi dopo la fine di una carriera gloriosa e riccamente remunerata, non subentri la compassione. Ma vedere fenomeni della moto come Max Biaggi e Casey Stoner che interrompono i rispettivi ritiri per tornare in sella, pur non avendo alcuna preoccupazione economica, induce a pensare. Da un lato c'è la curiosità di rividerli alla prova con qualche capello grigio e magari anche con qualche figlio e qualche chilo di più. Dall'altro c'è la preoccupazione che possano farsi male, rovinandosi in un attimo la vita per l'infantile presunzione di dimostrare che, nella loro onnipotenza, possono anche fermare il tempo.

Come siano finiti i tentativi di Biaggi e Stoner lo sappiamo: Max ha ottenuto un brillante 4° posto, piazzamento che in carriera sarebbe andato stretto sia a lui sia ai suoi tifosi; Casey si è invece fratturato per un guasto tecnico alla Honda, e gli è andata benissimo. Episodio chiuso, speriamo che adesso ci lascino i loro ricordi congelati a momenti migliori. Ma prima di questi ritorni ce n'era stato uno ancora più clamoroso, quello di Michael Schumacher che a tre anni dall'addio con la Ferrari aveva accettato un accordo triennale con la Mercedes ricominciando nel 2010, all'età non più verdissima di 41 anni. Anche allora ci fu un dibattito tra chi voleva che l'immagine di Michael rimanesse intonsa, da non sporcare con altre corse, e chi tifò per il rientro, rivelatosi mesto e triste come tutti i ritorni. Poi il destino si è divertito a infierire su Michael, col drammatico incidente sugli sci, a dimostrazione che i rischi non sono solamente legati alla velocità, ai circuiti, a certe professioni.

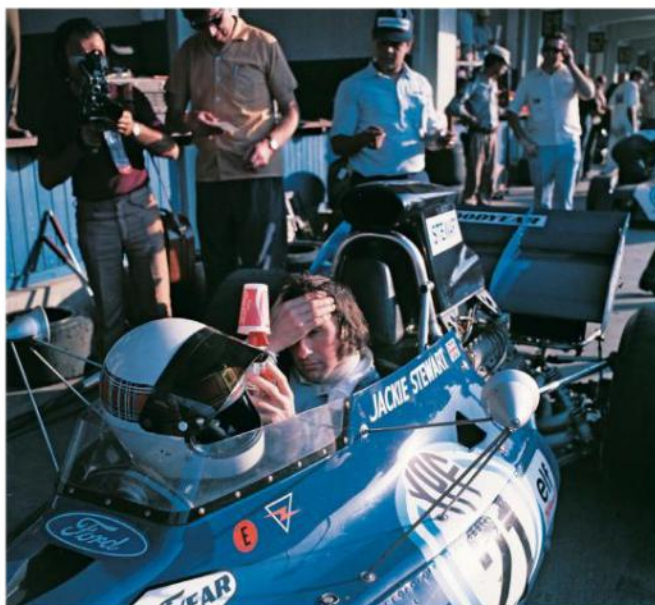
Mi torna però in mente il settembre del 1979, in cui Bernie Ecclestone era ancora proprietario della Brabham ed era improvvisamente stato lasciato da Niki Lauda, il quale voleva (o doveva?) dedicarsi alla sua compagnia aerea (un altro che rientrò, in verità, e che nel 1984 conquistò persino il suo ultimo Mondiale). Uno shock che scambussolò non poco i piani di Bernie. Il quale cercò subito di tamponare la defezione cercando di far tornare sui suoi passi nientemeno che Jackie Stewart (nella foto). Il quale si era ritirato alla fine del 1973, dopo 99 gran premi e tre titoli mondiali. Fui presente al momento del contatto, con Stewart che ci rimase di sasso e cominciò a ridere. Conti-

nuò a farlo anche quando Ecclestone, tra il serio e il faceto, gli lanciò tra i denti una cifra da capogiro dinanzi alla quale Jackie rispose: "Fammici pensare un attimo...". Stewart aveva 40 anni, non troppi per l'epoca, era in formissima, seguiva i gran premi per questioni sue, di tanto in tanto si di-

vertiva ancora a guidare delle Formula 1.

Il giorno dopo la proposta indecente lo incontrai e ovviamente gli chiesi che cosa avesse deciso. Lui sorrise: "A parte il fatto che con Ecclestone non capisci mai se faccia sul serio, io non ho alcuna intenzione di riprendere a correre. Ho visto tanti miei colleghi morire, da Clark a Rindt a Cevert, e non ho nessuna voglia di altri rischi. E poi ti dirò una cosa: io oggi guadagno molto di più di quando facevo il pilota, perché collaboro con grandi complessi come Rolex, Ford e Goodyear che mi pagano benissimo. Non bisogna mai farsi tentare dalla chimera del rientro: quando ti ritiri, è la prima cosa a cui pensi. Ma bisogna resistere, sapere che esistono altre cose e soprattutto ci sono affetti che per tanti anni hai trascurato e che meritano attenzione: ne beneficiano loro, ma ne guadagni tantissimo anche tu perché scopri sensazioni, se proprio non vuoi definirli sentimenti, che avevi accantonato. I gran premi si devono vincere anche oltre le piste...".

**R**





*Stelle sul Liston* 

UN EVENTO  
ORGANIZZATO DA  
**REGISTRO ITALIANO  
VEICOLI STORICI**

**CONCORSO  
D'ELEGANZA**

# AUTO— MOBILISTICA & FEMMINILE

**ACCETTI LA SFIDA?**

**10&11 OTTOBRE 2015**  
CAFFÈ PEDROCCHI  
PADOVA

**STELLESULLISTON.IT**



# CORRADO LOPRESTO

Raccoglie solo "pezzi unici" italiani, vincendo concorsi in tutto il mondo.

## La "severa" matita di Bertone



**QUALCHE MESE FA** se ne è andato il mio Gigi ed è arrivato Tazio. Se ne è andato Rocco ed è arrivata Nanà. Rocco era il cane di una mia grande amica: Elisabetta Farneschi. Sono storie di piccoli animali da compagnia, ma di grande amore e affetto. Non è però di loro che voglio parlare, perché ripensarci mi ha fatto tornare in mente un piccolo episodio che potrebbe essere utile come testimonianza per storici, studiosi e appassionati. Elisabetta era la responsabile delle pubbliche relazioni e dell'archivio Bertone e prese a cuore la ricerca che stavo facendo sulla mia Giulietta spider - telaio 1415.0004 - disegnata da Scaglione per Bertone.

A proposito della gara per aggiudicarsi il progetto della nuova spider dell'Alfa Romeo, sui libri si legge che erano stati costruiti due esemplari uguali da Bertone, sui telai 1415.0002 e 1415.0004. Pininfarina ebbe altri due telai su cui allestire la propria proposta, che poi si affermò. Smontando la pelle in alluminio della mia auto per il restauro, ci accorgemmo, grazie all'intuito e alla competenza di Maurizio Tabucchi, che era tutta originale, con le sue piccole modifiche rispetto al telaio "002". Cercavo tuttavia la conferma documentale di quegli interventi differenzianti, dato che non c'erano foto dell'esemplare in mio possesso, poiché tutto quello che era reperibile riguardava il primo esemplare costruito. Un giorno Elisabetta mi telefona eccitata e mi annuncia trionfante: "Ho trovato le foto della tua auto!". "Grandissima!", esclamai felice. Viste le immagini pensai a un errore. Digerita la delusione, dopo qualche

giorno, chiamai Elisabetta per ringraziarla dell'impegno e le esternai il mio stato d'animo: "Mi aspettavo le foto della mia macchina, ma hai trovato le solite foto della 1415.0002, per giunta pasticciate..." le dissi con tono canzonatorio. "Ma sei pazzo! Quelle sono le modifiche di Nuccio!" replicò Elisabetta.

E come un'insegnante paziente alle prese con l'alunno indisciplinato cominciai a spiegare: "La matita rossa e blu del capo è sempre stata il terrore dei nostri stilisti. Nuccio in persona la utilizzava per apportare le modifiche sulle foto e sui disegni, non essendoci altro all'epoca". E concluse soddisfatta la lezione rincalzando "sono le esasperazioni, le esasperazioni degli stilisti che Nuccio smorzava". Avevamo così raggiunto l'obiettivo: ottenere una prova documentale di quanto lo stesso Bertone avesse modificato di proprio pugno la vettura.

Qualche anno dopo mi sono rivolto all'archivio di Ruoteclassiche per completare una ricerca sul prototipo della mia Giulietta SS. Massimo Calzone, che ha preso in carico la mia richiesta, mi ha mostrato diverse foto tra cui una con alcuni ritocchi a penna. "Questa è tutta corretta" mi ha spiegato, "non va bene...". Mi tornò alla mente Elisabetta e l'episodio delle foto ritoccate da Bertone, un'occasione per dare sfoggio di competenza... "professorale": "Ma sei pazzo, qui c'è la mano di Nuccio!".

D'altro canto, ogni insegnamento è una staffetta, che diventa apprendimento per chi la riceve, in una circolarità senza fine. Proprio come la pista di un circuito: la strada è la stessa, nessun giro è uguale all'altro. **R**

### Ritocchi in blu

Le foto di uno dei prototipi della Giulietta spider con le "correzioni" a matita vergate da Nuccio Bertone.





# Sportive anni Settanta... in resina

*Le coupé e le piccole "pepate" italiane di quel decennio destano sempre più interesse tra gli appassionati di auto storiche. Ora ne esistono anche ottime riproduzioni in scala 1:18*

**Alfa Romeo** Alfasud Sprint, Autobianchi A112 Abarth, Fiat 127 Sport e molte altre, ma tutte popolarissime sportive italiane degli anni 70. Oggetto di crescente interesse da parte degli appassionati di auto storiche, queste vetture sono ora divenute i soggetti di inedite ed esclusive riproduzioni in scala 1:18. L'iniziativa si deve alla Laudoracing-Model, fondata un paio d'anni fa da un

gruppo di appassionati italiani che, colmando un'evidente lacuna, fino a oggi ha messo in produzione una decina di soggetti, offerti in varie versioni e in vari colori, ma ne ha in preparazione diversi altri. I modelli, senza aperture come ormai usuale per quelli da collezione, hanno la carrozzeria, il pianale, i sedili e la plancia in resina poliuretana, colata in stampi di gomma siliconica; le parti di

dimensioni inferiori, come i paraurti, i cerchi ruota, gli specchietti, il volante ecc., sono invece in Styrene (la classica plastica dei kit da montare): sono ottenuti per iniezione in stampi d'acciaio e quindi verniciati o cromati; i finestrini sono in acetato trasparente e i pneumatici sono in gomma nera. Per la verniciatura si utilizzano tinte bicomponenti ad alta resistenza, tipo quelle

adoperate per le auto vere. I modelli Laudoracing, che vantano una fedeltà davvero notevole, anche per quanto riguarda gli interni, hanno un prezzo al pubblico di 92,90 euro; acquistandoli sul sito [www.laudoracing-models.com](http://www.laudoracing-models.com), durante la prevendita che inizia quando la Casa ha approntato un campione definitivo, il prezzo scende a 82,90 euro.

**Maurizio Schifano**

## Fiat

**RITMO ABARTH 125 TC**  
Scala 1:18

La prima serie della Ritmo Abarth è proposta nei colori argento (nella foto) e rosso. In futuro sarà disponibile anche la versione da gara, nella livrea Totip del Rally di Sanremo del 1982.



## A112 Abarth

Cruscotto modificato, funzionale strumentazione completa di contagiri elettronico, voltmetro, termometro e manometro olio e contagiriometri giornaliero, nuovo volante Abarth in pelle (per la 70 CV), ripiano copriborse facilmente rimovibile, marmitta Abarth, mascherina anteriore di disegno originale, ruote rally; nuovi allettamenti interni ed esterni; paraurti in espanso ad assorbimento d'urto, con anima di acciaio; servosterzo sul circuito anteriore, sedili anteriori particolarmente confortevoli con schienali a regolazione continua e poggiatesta regolabile in altezza e profondità, fari allo jodio, nuovi gruppi ottici posteriori con incorporati i due fanali di retromarcia, trombe bilocali.



## Autobianchi

**A112 ABARTH**  
Scala 1:18

La seconda serie, distinguibile per i paraurti in plastica nera anziché in acciaio cromato, è offerta nelle tinte verde (in foto) e rosso, sempre con il cofano motore nero opaco.









TROFEO MILANO

# Ultimi fuochi dell'Expo



## Il via a Ruoteclassiche

Anteguerra e icone automobilistiche fino agli anni 70; il Trofeo Milano porterà le une e le altre dalla sede dell'Editoriale Domus, a Rozzano, ai luoghi simbolo del capoluogo lombardo.



**Il Trofeo Milano**, tradizionale appuntamento autunnale con la regolarità classica, in programma il 17 ottobre, avrà quest'anno per la sua nona edizione un ulteriore attestato di merito: quello di essere stato inserito negli eventi di chiusura di Expo 2015. Nuovo itinerario pensato dagli organizzatori del Cmae - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca: la partenza degli equipaggi sarà infatti dalla nostra sede di Rozzano, dov'è prevista una visita alla Collezione Quattroruote, per poi dirigersi lungo strade di campagna alla volta del parco di Villa Annoni a Cuggiono

(MI), splendida dimora neoclassica del periodo napoleonico, che per l'occasione aprirà ai partecipanti la propria tenuta. Grazie all'autorizzazione speciale concessa per l'occasione dal Consorzio Canale Villoresi, la carovana di auto e moto (un massimo di 100 le prime e di 50 le seconde, tutte di particolare rilevanza storica) potrà poi percorrere ben 15 chilometri di strada normalmente chiusa al traffico, immersa in un'oasi ecologica lungo l'argine del Naviglio Grande. A partire dalle 16 le vetture arriveranno al Castello Sforzesco, dove sosterranno fino alle 23, per

essere ammirate dal pubblico, al centro della Piazza d'Armi. Altra novità di quest'anno sarà l'introduzione della categoria "Le Centenarie", ovviamente riservata ad automobili e motociclette che possono orgogliosamente vantare un secolo di vita. Il vincitore, al quale andrà il fiocco terminale di una guglia del Duomo, concesso in comodato ventennale da parte della Veneranda Fabbrica del Duomo, sarà proclamato nel corso della cena di gala in programma al Castello Sforzesco. Per informazioni e programma dettagliato: [www.cmae.it](http://www.cmae.it)





# THE ZOUTE SALE®

Venerdì, 9 Ottobre 2015  
Knokke-Le Zoute, Belgio

Le iscrizioni sono aperte

*Venduta nuova in Belgio,  
Ex Ado Blaton*  
**1961 JAGUAR E-TYPE SERIE 1**  
**3.8 LITRE ROADSTER**  
Telaio no. 875353  
**190.000 - 260.000€**

Una delle ultime con la chiusura  
esterna del cofano motore.

## INFORMAZIONI

Italia  
+39 333 564 3610  
gregor.wenner@bonhams.com



*Ex Importatore Jaguar per il Belgio, Unico  
Proprietario e 1,080 km da nuovo*  
**1992 JAGUAR XJ220**  
Telaio no. SAJJEAX8AX220874  
**280.000 - 420.000€**



*Motore e abbinamento colori originale*  
**1959 PORSCHE 356 B T5 SUPER CABRIOLET**  
Carrozzeria Reutter  
Telaio No. 152823  
**140.000 - 180.000€**

# Bonhams





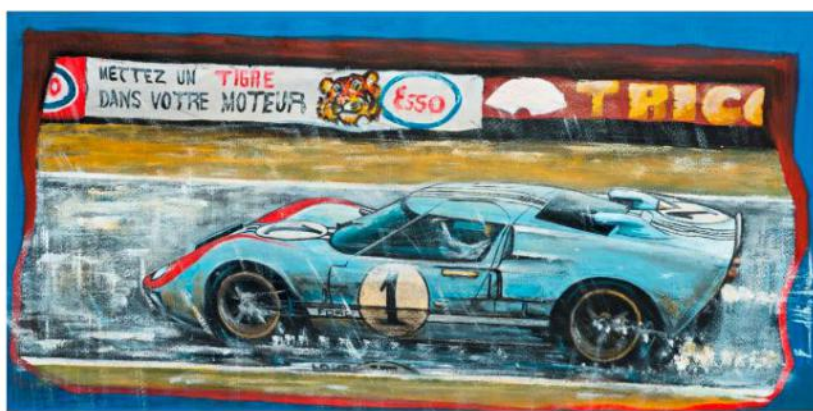
# Le gare “strillate” di Giorgio Benedetti

*Dalla Formula 1 alla 24 Ore di Le Mans, con i bolidi in corsa e gli sfondi “pubblicitari”*



**La sua passione, le corse:** quelle quasi pionieristiche dei primi grand prix degli anni Venti e poi la Formula 1, soprattutto quella che va dagli anni Sessanta agli anni Ottanta, quindi le grandi gare d'Oltreoceano, il Trofeo CanAm, la F. Indy e ancora la Mille Miglia, il Rally di Montecarlo, i record di velocità e infine - un capitolo a parte della sua produzione - la 24 Ore di Le Mans, a cui ha dedicato una galleria ricchissima. Giorgio Benedetti, varesino, classe 1963, ha cominciato il suo percorso artistico nel 2001, da completo autodidatta con il sacro fuoco della velocità e delle auto sportive. I suoi dipinti - acrilico su cartone - sono

inquadrature quasi “televise” che rimandano a un'epoca in cui la tivù “non era - parole sue - padrona dei nostri sogni”; sapienti montaggi di bolidi in corsa, sagome di circuiti, bandiere, marchi, cartellonistica pubblicitaria, slogan colti sullo sfondo nell'attimo di un passaggio veloce. Ogni immagine è un frammento documentaristico di un'epoca lontana, colta non solo attraverso la performance del soggetto protagonista. Molti i personaggi del mondo delle corse che hanno pubblicamente espresso apprezzamento per il suo modo parecchio personale di intendere la motoring art: da Giacomo Agostini a Vic Elford e Jean Todt.



**Acrilico su pista**

Qui sopra, Ford GT 40 (Miles-Hulme, 24 Ore di Le Mans 1966); sopra a sinistra, Alfa Romeo 33/3 (Stommelen-Galli, 1000 km del Nürburgring 1971); in alto, Ferrari 312 B2 (Clay Regazzoni, Gran Premio di Germania 1971); a fianco, Porsche 917 del Team Wihuri (Piper-Van Lennep, 24 Ore di Le Mans 1970).





4 ANNI DI  
GARANZIA

FirstHand

## Nel tuo futuro vediamo 4 anni di serenità.

Settembre è il mese dell'usato FirstHand: avrai 4 anni di garanzia sulla tua prossima auto.\*  
Cerca online e in concessionaria le vetture che abbiamo selezionato per te.

Mercedes-Benz  
FirstHand



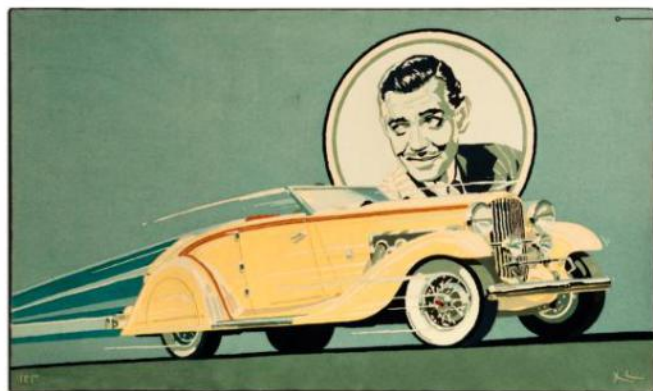
Mercedes-Benz  
The best or nothing.

\* Offerta valida esclusivamente per vetture Young Used presenti nelle Concessionarie FirstHand e online su [usato.firsthand.it](http://usato.firsthand.it). Modelli Mercedes-Benz con un massimo di 2 anni e 60.000 chilometri, per contratti sottoscritti entro il 30 settembre 2015. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su [www.firsthand.it](http://www.firsthand.it)



# La passione oltre il garage

*Dall'arazzo d'autore con Clark Gable e la sua fuoriserie all'evergreen della conchiglia Shell*



### Clark Gable? Al muro!

Splendido arazzo di 3,37 x 2 metri che raffigura Clark Gable con la sua Duesenberg, opera dell'artista Keith Collins. Sesto pezzo realizzato (e firmato) di soli 25 prodotti. Quotazione impegnativa per un capolavoro da parete: 20.000 euro.



### Mini by Puma

Borsa da viaggio in stile retrò griffata Mini; fuori plastica di vari colori, dentro pratiche tasche imbottite portadocumenti e porta-laptop. Costa 49 euro negli store online Mini.

### Un pieno con la conchiglia

Per gli appassionati di insegne dei vecchi distributori di benzina, ecco la classica conchiglia Shell originale, del diametro di 45 centimetri. In ottimo stato la si può trovare con prezzi attorno ai mille euro.



### Il tempo dei campioni

Per gli appassionati di strumentazione originale a cavallo tra la metà degli anni 60 e 70, coppia di timer I.F.R. e cronometro Super Autavia Tag Heuer. Funzionanti e in buone condizioni (ammesso di trovarli), hanno quotazioni attorno ai 2000 euro l'uno.



### Stile da campioni

Guanti da gentleman driver Suixtil in pelle d'agnello con lavorazione in maglia a rete e rifiniture in camoscio. Un tocco classico per chi desidera mettersi al volante della propria storica. Su [www.suixtil.com](http://www.suixtil.com), prezzo 95 euro.



### Fumare col Bibendum

Portaceneri originali Michelin in alluminio e plastica. Recentemente un set che comprendeva altri due pezzi con la riproduzione di una candela al posto della mascotte Bibendum è stato venduto a un'asta per quasi 850 euro.



# Bullini & Bulloni

Da un'idea  
di Enrico Brignano  
in collaborazione con  
**RUOTECLASSICHE**



**Preparati alla più frizzante webserie sul restauro di auto d'epoca.**

**Da fine ottobre in esclusiva su QUATTORUOTE tv**

SPONSORED BY:

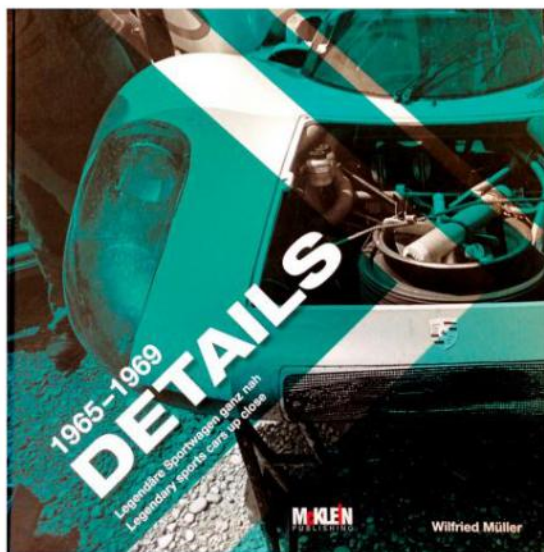
**Q8 Hi Perform**

THANKS TO:



Veicoli  
Comerciali





**DETAILS** LEGENDARY SPORTS CARS UP CLOSE 1965-1969

Testi in inglese e tedesco

**Müller Wilfried**  
McKlein Publishing  
Formato 29x29 cm  
400 pagine  
Prezzo 110 euro

**BIOGRAFIE**

**CARO "DOTTORE"...**

Dopo il commovente ricordo di Ayrton Senna con "Suite 200", Giorgio Terruzzi si cimenta con un altro immenso campione sportivo. Quel Valentino Rossi capace ancora, nel "2015, quello che per te fa 36, a meno dieci dal tuo 46", di incollare il mondo davanti a uno schermo TV. Il libro è una lunga lettera di ringraziamento a Valentino: di essere esistito, di esistere ancora, di continuare a riempire la vita dell'autore e di tutti gli sportivi con imprese memorabili. Una vita ripercorsa partendo da Tavullia, suo paese natale (PU), per analizzare poi per argomenti le varie tappe della sua carriera: dagli esordi alle amicizie, al carattere, al rapporto con i rivali, ai ricordi personali. **G.M.**

**GRAZIE VALENTINO**  
LETTERA A UN CAMPIONE INFINITO  
Cartonato con sovracoperta

**Giorgio Terruzzi**  
Rizzoli Editore  
Formato 10,9 x 17,8 cm  
160 pagine - 12 euro



# Il fascino dei dettagli

*Le auto sportive dal 1960 al 1965 come non si sono mai viste*

Dalla Abarth 2000 OT Sport Spider del 1965 alla Porsche 917 del 1969 passando per Ferrari 330 P4, Ford GT 40, Chaparral 2D, Mirage M1, BMW "Monti", Abarth, Alpine, Lola, Maserati, Matra, Serenissima. Cinquantaquattro tra Sport e Prototipi della seconda metà degli anni 60 raccontati in 400 pagine e 349 fotografie (78 a colori e 271 in bianco e nero). Opere d'arte riprese nella loro splendida nudità, a cofano aperto, mettendo in evidenza "dettagli" come raramente è concesso di vedere. Dettagli di motori, ma anche di altre parti meccaniche. Dettagli di carrozzeria, di cruscotti, di abitacoli e, ancora, di vita nei box. Icone sportive fotografate nel pieno degli interventi a cuore aperto tra una sessione di prove e l'altra, oppure in gara. Una sorta di backstage dell'automobilismo sportivo della seconda metà degli anni 60 che regala uno spaccato raro sul mondo delle corse di allora, senza barriere tra piloti e pubblico, ricco di umanità ma anche di innovazioni tecnologiche. Un'epoca in cui le auto da corsa erano costruite con telai tubolari sempre più leggeri, con carrozzerie sottilissime nel tentativo di risparmiare fino all'ultimo grammo di peso e spinte da motori potentissimi. Fotografie eccezionali, in gran parte inedite, che non mancheranno di emozionare i grandi appassionati di auto sportive in particolare, rese ancora più godibili dal loro grande formato (il libro è di 29x29 cm). Il testo è in inglese e in tedesco, ma anche se non si conoscono le lingue è sufficiente guardare le foto per restare affascinati.

Un'epoca in cui le auto da corsa erano costruite con telai tubolari sempre più leggeri, con carrozzerie sottilissime nel tentativo di risparmiare fino all'ultimo grammo di peso e spinte da motori potentissimi. Fotografie eccezionali, in gran parte inedite, che non mancheranno di emozionare i grandi appassionati di auto sportive in particolare, rese ancora più godibili dal loro grande formato (il libro è di 29x29 cm). Il testo è in inglese e in tedesco, ma anche se non si conoscono le lingue è sufficiente guardare le foto per restare affascinati.

**Gilberto Milano**

**TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE**

QUANDO LA PASSIONE È TOTALIZZANTE, ANCHE IN AZIENDA



**UN MAGGIOLINO RUGGENTE**  
Un pilota "tutto matto" che ha trasformato una tartaruga in una lepre. Così la sintesi che l'autore dà di se stesso, nel libro che racconta la trasformazione della sua auto.  
**Antonio Lucente**  
Ed. Il Segno  
Pag. 96 - 14 euro



**UNA STORIA LUNGA TRE SECOLI**  
Come ha fatto la Pirelli ad abbracciare tre secoli di storia? Quali i tratti salienti delle persone che l'hanno gestita? Lo racconta in dettaglio questa ampia "corporate history".  
**Carlo Bellavite Pellegrini**  
Ed. Il Mulino  
Pag. 838 - 42 euro

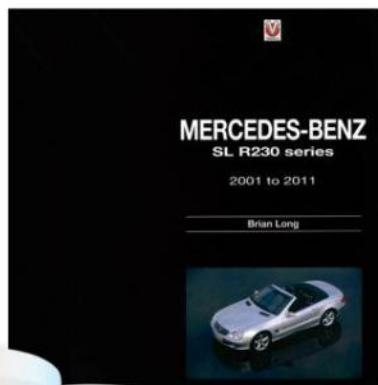


↓ **SOTTO LALENTE**

## AUTO DA TENERE D'OCCHIO

La sigla **R230** indica la quinta generazione della Mercedes SL, una vettura che nelle sue prime versioni (W198) è oggi contesa a suon di milioni di euro nelle aste specializzate. Un modello relativamente recente, che ha tenuto banco sul mercato dal 2001 al 2011. Un instant classic, come viene catalogato dai collezionisti, con un posto garantito nella storia dell'auto, che questo libro di Brian Long (in lingua inglese) racconta in modo molto dettagliato e con numerose immagini. Partendo dalle origini. Una risorsa preziosa per chi guarda al suo futuro collezionistico. **G.M.**

Veloce Publishing,  
226 pagine - 74 euro.

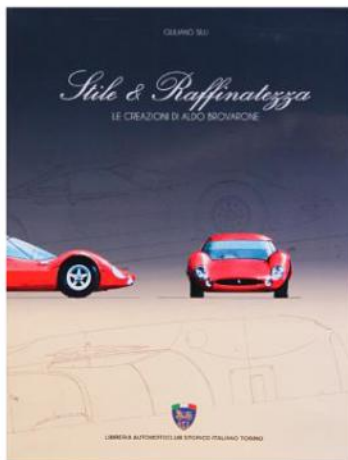


↓ **DESIGNER ITALIANI**

## CHI È ALDO BROVARONE

È stato tra i protagonisti della storia del design automobilistico nazionale, anche se poco noto al grande pubblico. Una mancanza che questo libro di Giuliano Silli (Stile e Raffinatezza, ed. Asi - 25 euro)

ha il pregio di correggere, per quanto in extremis. Aldo Brovarone, che oggi ha raggiunto la bella età di 89 anni e mantiene una notevole lucidità e memoria, è stato per più di un ventennio tra i designer di punta di Pininfarina e, prima ancora, di Piero Dusio. È infatti l'autore di auto indimenticabili come la Dino 246 GT, la Ferrari Superfast II, la Lancia Gamma Coupé e molte altre ancora. Tra cui la Ferrari F40 che, grazie al suo decisivo contributo, è diventata una delle Rosse più famose. **G.M.**



INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

ANTEPRIMA

**22-23-24-25**  
**Ottobre 2015**



# Qui puoi trovare i tuoi sogni.

Con più di 4000 auto in vendita e oltre 600 ricambisti, Auto e Moto d'Epoca è il più grande mercato in Europa.



**Più di 4.000**  
auto in vendita.



**I club storici:**  
punti d'incontro.



**La più ampia offerta di vetture di commercianti e di collezionisti privati.**



**Il più grande mercato europeo per i pezzi di ricambio.**



Acquista on-line  
il biglietto d'ingresso su  
[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)



PadovaFiereSpa

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl  
Tel. 0039.049.7386856  
Fax 0039.049.9819826

Con il patrocinio di: **RUOTECLASSICHE**

# AUTO MOTO D'EPOCA

**FIERA DI PADOVA**

[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)



# LA VETRINA RUOTECLASSICHE

Solo per te una rassegna di proposte esclusive! Approfitta oggi stesso di questa occasione speciale e scegli subito i prodotti preferiti che ti invieremo **direttamente a casa con il corriere.**



## → LE YOUNGTIMER

La prima guida ai modelli destinati a una rapida carriera come "storici".

70 automobili costruite tra il 1986 e il 1992, oggi reperibili a prezzi accessibili, ma che in futuro raggiungeranno quotazioni elevate. Una selezione di modelli scelti da Ruoteclassiche e documentati con oltre 500 pagine storiche di Quattroruote.

**4 VOLUMI A SOLI € 23,20**  
anziché € 29,00

### CARATTERISTICHE DELL'OPERA

4 volumi con più di 500 pagine d'epoca di Quattroruote. Tabelle e prestazioni di 70 modelli per tutte le tasche. Spaccati, testi approfonditi e schede tecniche.



**GRANDE  
NOVITÀ!**

**CON COFANETTO**

## → PASSIONE QUATTORRUOTE

Un'opera esclusiva da collezionare e consultare.

La passione per l'auto interpretata in tutte le sue declinazioni. Le Alfa sportive e le Jeep, dalla Willys alla Renegade; l'epopea delle pony car americane, un fenomeno nato con la Ford Mustang, e le Maserati, dai modelli più belli delle origini alle più recenti concept car. Una collana imperdibile!

**4 VOLUMI A SOLI € 29,90**  
anziché € 39,60

### CARATTERISTICHE DELL'OPERA

4 volumi illustrati di grande formato (cm 21x28).  
Più di 150 pagine per ogni volume.  
Illustrazioni tratte dagli archivi storici di Quattroruote.  
Spaccati, dati e informazioni tecniche.



# ORDINA OGGI STESSO!





## → LE MACCHINE DEI NOSTRI MIGLIORI ANNI

L'esclusiva raccolta di Ruoteclasse dedicata alle vetture degli anni 50, 60 e 70.

6 splendidi volumi (2 per ogni decennio) dedicati alle auto più significative degli anni 50, 60 e 70: circa 130 modelli presentati così come sono stati raccontati sulle pagine di Ruoteclasse. Ogni decennio è introdotto da un dossier che ne ripercorre storia, costume e glamour.

**6 VOLUMI A SOLI € 32,90** anziché € 39,00  
**SCONTO 15%**

### CARATTERISTICHE DELL'OPERA

6 volumi illustrati di 144 pagine cad. con 130 modelli.  
Foto storiche, spaccati e disegni.

## → LE FUORISERIE

La storia straordinaria del genio italiano.

Una documentazione meticolosa e irripetibile sulla produzione italiana, iniziata negli anni 50, che ancora oggi viene riconosciuta in tutto il mondo per i suoi primati di bellezza. Più di 1000 modelli di oltre 70 carrozzieri, piccoli costruttori e stilisti italiani, presentati con disegni e testi d'epoca, tratti dalle pagine di Quattroruote.

**7 VOLUMI A SOLI € 34,80** anziché € 43,50  
**SCONTO 20%**

### CARATTERISTICHE DELL'OPERA

7 volumi di 144 pagine cad.  
Più di 1000 modelli tra prototipi, dreamcar, showcar e novità dei Saloni dell'auto.  
Migliaia di illustrazioni e testi d'epoca.



## → LE SPORTIVE

90 prove a tutto sprint!

5 volumi con le "Prove su strada" di Quattroruote, dedicate alle auto sportive dalla metà degli anni '70 alla metà degli anni '80. Anni creativi, che hanno dato vita a modelli che ancor oggi suscitano un fascino unico: le Alfa Romeo "Alfetta GTV", le Lancia "Stratos" e "Montecarlo" e icone come le Audi "Quattro" e le Porsche "Turbo". Oltre ai modelli diventati veri cult come la VW "Golf GTI" e la Lancia "Delta HF".

**5 VOLUMI A SOLI € 28,90** anziché € 34,00  
**SCONTO 15%**

### CARATTERISTICHE DELL'OPERA

5 volumi di 128 pagine cad.  
90 modelli con prove su strada e impressioni di guida.  
Foto storiche, spaccati e disegni.



Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2015 e fino ad esaurimento prodotti.

**Chiama il numero 02.57316431\***

\*Numero telefonico di rete fissa nazionale. I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assolta editore). Le spese di spedizione per l'Italia sono gratuite. I prodotti possono essere pagati con carta di credito o contante. Per il servizio di contrassegno è richiesto il contributo di € 1,95. I prodotti originali vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in contimità con l'art. 49 e ss del Codice del Consumo, è formulata da Edizionale Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://www.shoped.it/cg>



a cura di **Fabrizio Greggio****OSCA SIMPSON SPECIAL**

## Sfida a Bonneville

*Ho letto che nell'autunno del 1955 una Osca con carrozzeria aerodinamica stabilì numerosi record a Bonneville, negli Stati Uniti. Potreste confermarmi la notizia?*

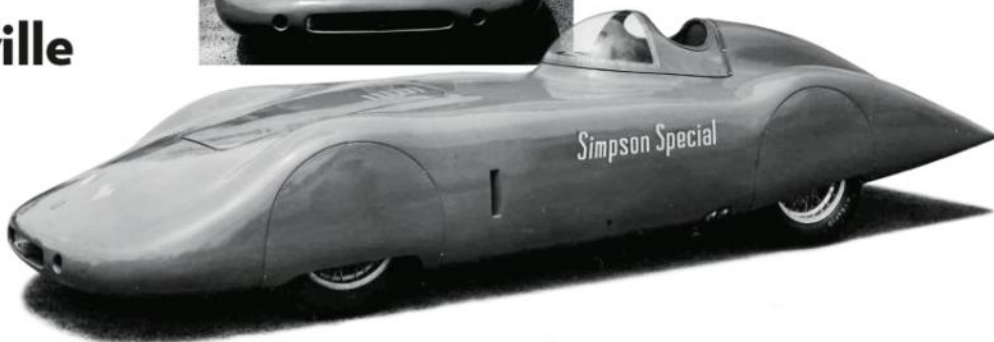
**Ernesto Picone**

Risponde tutto a verità, anche se quell'importante affermazione sportiva nel tempo è scivolata un po' nell'ombra. La rivista "Auto Italiana" dedica il 30 settembre del 1955 una pagina alla sfida della Osca sul lago salato di Bonneville, nello Utah (Usa), corredata da due immagini della vettura, ritratta nel cortile dello stabilimento Automobili Osca F.lli Maserati di San Lazzaro di Savena (BO), entrato in funzione proprio quell'anno. La protagonista di questo avvincente episodio di storia automobilistica è la Simpson Special, così battezzata dal nome

del suo committente, il pilota americano James Simpson. Nasce dal felice connubio tra il telaio tubolare a longheroni tipo MT4 (n.1159) e il nuovo motore 1500 TN (n.1522), un quattro cilindri di 1490 cm<sup>3</sup> con valvole inclinate a V comandate da due alberi a camme in testa, a doppia accensione e alimentato da due carburatori Weber doppio corpo. La potenza è di circa 150 CV, quasi una trentina in più rispetto a quella erogata dal propulsore nella versione

"base". La meccanica è vestita da una carrozzeria molto profilata aerodinamicamente, caratterizzata dal posto guida spostato a sinistra e protetto da un cupolino, realizzata internamente dalla stessa Casa. La vettura è lunga 4,46 m, larga 1,58, alta 1,115 e pesa 752 kg. Il 9 settembre è sulla pista del lago salato: alla guida però non figura James Simpson, impossibilitato a correre per via di una frattura alla gamba causata da una caduta da cavallo, bensì l'asso di Indianapolis

Tony Bettenhausen, affiancato da Marshall Lewis. Le condizioni della pista sono tutt'altro che ideali e soffia un fastidioso vento laterale; tuttavia al termine della sessione la Osca stabilisce ben 18 record internazionali nella Classe F su tutta la gamma delle distanze medio-lunghe, strappandoli a MG, Packard e Porsche. Un trionfo. Una foto immortala Bettenhausen e Lewis che si stringono la mano: davanti a loro la Simpson Special, ricoperta da circa venti chili di sale!

**HINDUSTAN AMBASSADOR**

## Un'indiana di origini inglesi

*In corso Venezia a Milano ho fotografato di sfuggita questa vettura, molto simile a una berlina inglese degli anni Cinquanta. Potete fornirmi qualche informazione?*

**Pasquale Mattioli**

Incontrare una Hindustan Ambassador non è certo usuale. Il nostro lettore ha perfettamente ragione quando individua i tratti di una berlina d'Oltremarica: l'Ambassador infatti non è altro che l'inglesissima Morris Oxford III (1956-1959) prodotta dall'indiana Hindustan Motors dal 1957 al 2014. Nel suo lunghissimo ciclo vitale ha mantenuto pressoché inalterata la sua fisionomia, solo lievemente aggiornata da minimi interventi estetici, concentrati perlopiù nella parte frontale. La prima generazione (Mark 1) era mossa da un quattro cilindri di 1476 cm<sup>3</sup> a valvole laterali da 41 CV, sostituito nel 1959 da un più moderno motore di 1489 cm<sup>3</sup> a valvole in testa da 50 CV. Nel 1963 venne introdotto il primo restyling: nuova calandra e interno rivisto. Nasceva la Mark 2, che rimase in produzione fino al 1975. La Mark 3 (foto in bianco e nero), identificata dalla calandra con elementi

orizzontali e indicatori anteriori rotondi e separati dalla griglia, giunse nel 1975 e continuò fino al 1979, quando fu il turno della Mark 4, riconoscibile per gli indicatori di direzione anteriori quadrati e per la calandra più bassa. La gamma dei motori si ampliò con un 1800 (1760 cm<sup>3</sup>) a benzina da 59 CV e con un 1500 (1489 cm<sup>3</sup>) diesel da 40 CV. Alla fine degli anni Ottanta la concorrenza della Maruti e della Fiat indusse la Hindustan a cercare nuovi mercati per le sue vetture; la Casa avviò quindi l'esportazione verso il Bangladesh, il Pakistan, il Giappone, lo Sri Lanka e persino Dubai. Col nuovo decennio l'Ambassador si rinnovò, assumendo la denominazione aggiuntiva Nova, che sostituì l'indicazione Mark seguita dal numero di serie. Per attrarre un pubblico più ampio vennero progressivamente rinnovati i motori: la gamma prevedeva un 1800 (1817 cm<sup>3</sup>) di origine Isuzu da 75 CV a benzina e un 2000 (1995 cm<sup>3</sup>) a gasolio da 56 CV, che affiancava il 1500 diesel da 40 CV. A inizio anni Novanta l'Ambassador venne commercializzata anche nel Regno Unito: riallestita e ribattezzata Mark 10, fu venduta in poche decine di esemplari e presto



scomparve da quel mercato. Nel nuovo millennio la gloriosa Ambassador venne declinata nelle versioni Classic e Grand, quest'ultima distinta dai paraurti avvolgenti in tinta con la carrozzeria e da una dotazione particolarmente completa, che comprendeva servosterzo e servofreno. Nel 2004 arrivò il modello Avigo, subito riconoscibile per il frontale dalle linee arrotondate. E si giunge al 25 maggio 2014, quando nello stabilimento di Uttarpara, vicino a Calcutta (Bengala Occidentale), viene fermata la produzione della longeva Ambassador.



**COPPA INTEREUROPA - VERNASCA SILVER FLAG**

# Evitabile concomitanza

Giovanni Di Vincenzo, come numerosi altri lettori, ci ha scritto per manifestare il disagio provato a causa della concomitanza di manifestazioni di grande rilevanza quali la Coppa Intereuropa e la Vernasca Silver Flag:

*Un dubbio amletico. Da una parte una manifestazione in forte ascesa - la Vernasca Silver Flag - con auto da corsa di primo livello e che fa base nello splendido borgo medioevale di Castell'Arquato. Dall'altra, l'immenso fascino di un tempio della velocità, l'autodromo di Monza. In quanto a spettacolarità, a Monza trovo ben posizionata la tribuna della seconda variante e l'ingresso dell'Ascari; alla "Vernasca" trovo molto emozionante vedere sfrecciare le auto a pochi passi, mentre si sta seduti sul guardrail dopo la prima curva. Decidere è quasi impossibile. Forse, però, le domande da porsi dovrebbero essere altre: perché due belle manifestazioni si svolgono nella stessa data? Io, da appassionato, mi trovo davanti alla situazione che vi ho appena descritto, ma sono sicuro che molti piloti che corrono la Coppa Intereuropea avrebbero partecipato con piacere anche alla Vernasca Silver Flag e viceversa. Certo, mi rendo conto che le due manifestazioni sono animate da uno spirito diverso (spiccatamente competitivo quello che si respira all'autodromo di Monza, più glamour quello del concorso di eleganza per auto da competizione che si svolge sul tratto Castell'Arquato-Vernasca), ma sono convinto che un po' di interazione tra le varie organizzazioni possa migliorare la qualità degli eventi e soprattutto la calendarizzazione, a beneficio di chi guida e di chi guarda.*



**Domenico Rapisarda** Fiat 1100 EL - 1949.



**Massimo Brizi** Innocenti Mini Minor MK2.

# I MIGLIORI AFFARI SI FANNO CON **QUATTORRUOTE**



È IN EDICOLA

## QUATTORRUOTE USATO

Il vademecum indispensabile per comprare o vendere un'auto usata



**A SOLI  
2€  
IN PIÙ**

Quattroruote + Dossier Usato € 7,00. Solo Quattroruote € 5,00

Con Quattroruote, a richiesta, un dossier di 112 pagine sul mondo delle vetture d'occasione. Scopri tutte le analisi di mercato dei nostri specialisti, le quotazioni, i consigli per effettuare al meglio l'acquisto e le informazioni sui programmi di certificazione dalle Case.

disponibile anche su

[quattroruote.it/digitaledition](http://quattroruote.it/digitaledition)







## 10 OTTOBRE 2015 PISTA DI VAIRANO DI VIDIGULFO (PV)



### AREA TEST DRIVE

- Test di guida su handling
- Test dotazioni di bordo per la sicurezza attiva
  - Test di carico
- Test drive su pista off road
  - Sfida al Park Assistant
- Infotainment e connettività



### AREA SERVIZI

- Sportello Quattroruote con consulenza su misura per acquisto nuova auto
- Lezioni teoriche (minicorsi) di guida sicura
- Lezioni sul trasporto in sicurezza di bimbi e animali

**PER SCOPRIRE DI PIÙ SULL'EVENTO E PER ISCRIVERTI**





# **SUV & CROSSOVER DAY**

## **QUATTORRUOTE**

### **LA CAR FEST DEDICATA A SUV E CROSSOVER**

#### **UN APPUNTAMENTO IMPERDIBILE PER DIVERTIRTI DA SOLO O CON TUTTA LA FAMIGLIA**

Le migliori auto per il comfort di tutta la famiglia scendono in pista nel SUV&CROSSOVER DAY. Un evento mai visto prima, per provare e toccare con mano tutte le novità della categoria, ma anche per divertire grandi e piccini, con attività originali e coinvolgenti. Gli ultimissimi modelli di Suv e Crossover vi aspettano per una vera e propria festa dell'auto.



#### **AREA FOOD**

Area food and beverage con cibo di strada e prodotti locali a chilometri 0 presentate con l'expertise del Cucchiaino d'Argento.



#### **AREA FAMIGLIE**

- Area bimbi con attività di educazione stradale e pista pedal car per bimbi.
- Esposizione attrezzature sportive outdoor
- Demo e gare con le automobiline Hot Wheels



**AI TEST DRIVE VAI SU [SUVCROSSOVER.QUATTORRUOTE.IT](http://SUVCROSSOVER.QUATTORRUOTE.IT)**



UN MIX MOLTO ESCLUSIVO

# INCONFONDIBILE PROFILO

Forse è il lato più personale della “popolare” berlinezza del Cavallino... Per celebrare i suoi 40 anni abbiamo rintracciato un esemplare più unico che raro: con carrozzeria in vetroresina, ne sono state costruite 712; appena 150 allestite con guida a sinistra e motore a carter secco. In livrea argento con l'interno Nuvola, in pratica, c'è solo lei. Moderna e perfetta, ancora oggi

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Paolo Carlini**





I profilo, così familiare anche per chi non è un esperto, è quello della 308 GTB, una delle Ferrari di maggior successo e perciò tra le più popolari. Anche il colore ar-

gento della carrozzeria, dopo il rosso naturalmente, è uno dei più richiesti dalla clientela dell'epoca. Quella illustrata in queste pagine allora è una normalissima 308 GTB, ammesso che si possa definire tale una Ferrari, per giunta storica? Niente affatto, perché il numero di telaio 19269 rivela che si tratta di una delle prime 712 allestite, tra la fine del 1975 e la metà del 1977, con la carrozzeria in vetroresina, anziché in acciaio con parti apribili in alluminio, come le successive. Un esperto di Ferrari lo potrebbe capire anche a colpo d'occhio, per via delle giunzioni visibi-

li sui montanti anteriori, assenti sugli esemplari con carrozzeria metallica.

Chi appena s'intende di materiali, oltre che dal suono emesso picchiando sulla carrozzeria con le nocche (tecnica empirica, ma pur sempre valida), lo può comprendere aprendo il cofano motore e osservandone lo spessore di quasi due centimetri, necessario a garantire una rigidità adeguata. Il proprietario, un reggiano patito del marchio Ferrari, precisa che però il cofano anteriore è in alluminio, come sugli esemplari con carrozzeria metallica.

#### "MATCHING NUMBERS"

La carrozzeria in vetroresina basterebbe a classificare questa 308 GTB come rara, ma in virtù di altre sue peculiarità la "19269" è davvero esclusiva; innanzitutto, tra le cosiddette "Vetroresina", è una delle circa 150

con guida a sinistra dotate del motore con lubrificazione a carter secco; inoltre risulta essere l'unica nella livrea argento con interni in pelle color Nuvola (azzurro).

Allestita nell'aprile 1976, fu dotata di tutti gli optional offerti dalla Casa, oltre ai rivestimenti in pelle, ovvero il condizionatore d'aria, gli alzacristalli elettrici, l'antenna telescopica con comando elettrico, l'autoradio e lo spoiler anteriore "per alte velocità", più pronunciato. Per quasi quarant'anni è rimasta in mano allo stesso proprietario, percorrendo appena 9000 km, e dall'inizio del 2015 appartiene a quello attuale. Di recente ha ottenuto la Certificazione di Originalità da Ferrari Classiche, che l'ha riconosciuta totalmente "matching numbers", ovvero dotata del motore, del cambio e del differenziale montati in origine. Al momento quest'auto ha all'attivo meno di 9500 ➡





**Stile più che lusso**

Rispetto agli altri modelli allora a catalogo, la 308 GTB mostra un allestimento dell'abitacolo più sobrio, che punta sullo stile più che sui materiali pregiati; le finiture, tipiche di una lavorazione artigianale, sono comunque di buon livello.





## Il design di Pininfarina coniuga elementi ripresi dalla 365 GT4 BB e dalla Dino 246 GT. L'equilibrio formale è praticamente perfetto

→ km che, a detta del proprietario, negli anni a venire non aumenteranno più di tanto. Il collezionista, infatti, intende conservare più che utilizzare un esemplare probabilmente unico al mondo, per quanto concerne le specifiche e le condizioni.

Nata nel 1975 come modello d'accesso, destinato alla clientela più giovane, la 308 GTB è di fatto la prima berlina 2 posti stradale Ferrari con motore V8. Il disegno della carrozzeria, uno dei più felici della Pininfarina, per mano di Leonardo Fioravanti, riprende la forma della conchiglia a due valve, già adottata per la 365 GT4 BB e qui sottolineata dal profilo nero che marca le fiancate. Gli incavi delle prese d'aria laterali e il lunotto concavo richiamano invece il design delle Dino

206 e 246 GT. Per quanto riguarda il materiale, la scelta iniziale cade sulla vetroresina, forse ipotizzando un impiego agonistico, cosa però mai avvalorata da dichiarazioni ufficiali. Una decisione inedita per una Ferrari stradale, ma vincente, visto che la successiva 308 GTB con carrozzeria in acciaio e parti apribili in alluminio peserà 230 kg in più.

### MOTORE A CARTER SECCO

La realizzazione viene affidata alla carrozzeria Scaglietti, partner storica della Ferrari ormai passata sotto il suo controllo, con ottimi risultati, considerata la limitata esperienza con la vetroresina. Come già accennato, Scaglietti decide però di realizzare il cofano anteriore in alluminio, per contenerne lo



spessore e garantire così un alloggiamento più agevole per la ruota di scorta. Il V8 della 308 GTB è derivato da quello della Dino 308 GT4, con un'unica variante di rilievo: la lubrificazione a carter secco, anziché a carter umido; una soluzione adatta ai motori più spinti, che potrebbe anch'essa avvalorare l'ipotesi di un impiego agonistico, ma che non viene adottata per gli esemplari destinati al mercato Usa. Il motore standard, a carter secco, →

### Plastica inedita

Le finiture impeccabili, evidenziate dal colore argento, testimoniano l'ottimo lavoro della Scaglietti, nonostante la carrozzeria in vetroresina fosse una novità per una Ferrari stradale. I fari a scomparsa (in alto) invece non lo erano.





**↓ CARATTERISTICHE**

**Motore** Centrale, trasversale, V8 di 90°  
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm  
 Cilindrata 2926 cm³  
 Rapporto di compressione 8,8:1  
 Potenza 255 CV DIN a 7700 giri/min  
 Coppia 30 kgm DIN a 5000 giri/min  
 Distribuzione a valvole in testa a V  
 Due assi a camme in testa per bancata  
 4 carburatori doppio corpo invertiti  
 Weber 40 DCNF  
 Accensione a spinterogeno  
 Lubrificazione a carter secco e radiatore, 8,5 kg  
 Raffreddamento ad acqua, 15 litri  
 Impianto elettrico 12V, batteria 66 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 5 marce sincronizzate  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco  
 Differenziale autobloccante ZF  
 Rapporto finale 3,7:1  
 Pneumatici 205/70 VR14.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
 Telaio tubolare in acciaio  
 Carrozzeria in vetroresina, con parti  
 in alluminio  
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti,  
 trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori  
 idraulici telescopici, barre stabilizzatrici  
 Freni idraulici a dischi autoventilanti,  
 con servocomando e limitatore  
 Sterzo a cremagliera  
 Serbatoio carburante 80 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2340 mm  
 Carreggiata ant./post. 1460 mm  
 Lunghezza 4230 mm  
 Larghezza 1720 mm  
 Altezza 1120 mm  
 Peso a vuoto 1090 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 252 km/h.



➔ ha una potenza di 255 CV, 5 in più rispetto a quello della 308 GT4, e un inedito scarico a un solo terminale. Quello della versione Usa, a carter umido, sviluppa 240 CV ed è dotato di un classico scarico a quattro terminali, analogo a quello della 308 GT4. Occorre precisare che lo scarico a un terminale sarà mantenuto anche sulla successiva 308 GTB con carrozzeria metallica, per gli esemplari ancora dotati del motore con lubrificazione a carter secco.

Negli ultimi mesi del 1980 la lubrificazione a carter secco sarà via via abbandonata e tutte le versioni della 308 GTB adoteranno lo scarico a quattro terminali, più consoni per una Ferrari. Tornando alla 308 GTB "Vetroresina", la dotazione prevede cerchi in lega molto simili a quelli della 365 GT4 BB, ma con misure inferiori (6 1/2"x14) e fissati con cinque viti anziché con gallettoni; i pneumatici di primo equipaggiamento sono i Michelin XWX, il non plus ultra per le granturismo dell'epoca, misura 205/70

VR14. Questa dimensione rimarrà invariata per le successive 308 GTB con carrozzeria metallica. I cerchi di maggior diametro con pneumatici ribassati, Pirelli P7 o Michelin TRX, arriveranno invece a richiesta a fine 1980, con la presentazione della 308 GTBi con alimentazione a iniezione.

La 308 GTB, insieme alla sorella GTS con tettuccio amovibile, che vede la luce alla fine del 1977 e nasce perciò con la carrozzeria metallica, si rivela un successo: dal 1975 al 1981 vengono prodotte 2897 GTB e 3219 GTS; la GTB "Vetroresina", come già detto, è costruita in 712 esemplari, di cui circa 300 con motore a carter secco, a loro volta suddivisi in 150 circa con guida a sinistra e 150 circa con guida a destra. La produzione di questo fortunato modello proseguirà con le GTBi e GTSi a iniezione (1981-82) e le GTB - GTS Quattrovalvole (1982-85), per un totale, dal 1975 al 1985, di 12.143 esemplari. L'obiettivo di realizzare una Ferrari "popolare" poteva dirsi raggiunto. E non sarebbe finita qui... **R**

**Pezzo raro**

Il numero di telaio rivela che questo esemplare non solo è uno dei 712 con carrozzeria in vetroresina, ma è anche uno dei 150 circa con guida a sinistra e motore a carter secco. Il cofano motore (in alto) ha uno spessore notevole e un telaio interno per risultare più rigido.







Le 308 GTB con carrozzeria  
in vetroresina e motore a carter  
secco sono quelle col  
rapporto peso/potenza  
più favorevole





**A TEST A TEST FERRARI V8** - 308 (1975)  
328 (1985)  
348 (1989)  
F355 (1994)  
360 MODENA (1999)  
F430 (2004)  
458 ITALIA (2009)  
488 (2015)





QUARANT'ANNI DI EVOLUZIONE

# ALLA BASE DEL MITO

In una rovente giornata estiva abbiamo dato appuntamento sulla nostra pista di Vairano a otto esemplari di Ferrari che hanno rappresentato l'accesso alla gamma nelle ultime quattro decenni. Elemento comune: motore centrale a 8 cilindri a V. Per capirne meglio l'evoluzione stilistica e tecnica abbiamo invitato per l'occasione Flavio Manzoni e Dario Benuzzi, responsabile del design del Cavallino il primo e storico collaudatore di sviluppo il secondo

Testi di **Alessandro Barteletti** e **Silvio Jr. Suppa** - foto di **Massimiliano Serra** e **Wolfgang**



Quarant'anni fa i motori Ferrari perdono quattro cilindri: dopo il classico V12 a Maranello "adottano" per la prima volta un V8. Un propulsore in realtà già montato sotto il cofano della Dino 308 GT4 (quella disegnata da Bertone), ma la novità è che quel V8 spinge adesso una vettura fregiata dal Cavallino. È l'inizio di una nuova famiglia.

La capostipite delle berlinette V8 è la 308 GTB: il suo otto cilindri eroga 255 cavalli e la spinge a circa 250 all'ora. Quarant'anni dopo quella famiglia esiste ancora. La 488 GTB, l'ultima nata, di cavalli ne ha 600 e la veloci-

tà massima supera i 330 km/h. In mezzo sei generazioni che, fermi restando i due posti secchi e il motore V8 in posizione centrale, hanno avuto l'onore e l'onore di "collaudare" su vetture di serie soluzioni che vengono dalla Formula 1: dal fondo piatto al manettino, passando per il cambio elettroattivo, cioè da un'aerodinamica sempre più evoluta a un'elettronica sempre più sofisticata.

Proprio per festeggiare l'importante anniversario di questa prestigiosa e fortunata dinastia, Ruoteclassiche ha portato sulla pista di Vairano (PV) un esemplare rappresentativo di ogni generazione. Grandi cerimonieri Flavio Manzoni e Dario Benuzzi. Il primo, responsabile del design Ferrari

nonché nostro opinionista, ci ha spiegato i segreti dell'evoluzione dello stile delle otto generazioni, svelando che cosa ha ispirato quelle linee ormai entrate nella storia. Il secondo, storico collaudatore di sviluppo del Cavallino, al volante degli otto esemplari ha ritrovato le emozioni di quando queste auto le ha "sgrossate". Seduti accanto a lui abbiamo raccolto le sue sensazioni per raccontare com'è cambiata la tecnica e la guida delle V8 di Maranello.

Voltate pagina per rivivere - generazione dopo generazione - i quarant'anni di questa prestigiosa dinastia di berlinette V8 attraverso le parole di due personaggi che hanno contribuito a crearne il mito.



# 308<sup>1975</sup> L'origine della specie

*Tuttora moderna, con una linea filante e personale che ha fatto scuola. Guidarla oggi è un'esperienza unica, perché trasmette senza filtro sensazioni ed emozioni quasi dimenticate*

**È** al Salone di Parigi del 1975 che la Ferrari svela la 308 GTB: ha il telaio tubolare d'acciaio, una carrozzeria filante e compatta e, soprattutto, monta un V8 trasversale in posizione centrale. Come una Dino: prende di fatto il posto della 246 GT ma ha l'otto cilindri della 308 GT4, ora con carter secco. La nuova famiglia del Cavallino parte da qui.

## UNO STILE DIVENUTO ICONA

“Straordinariamente iconico, questo progetto impone un codice formale inedito eppure non del tutto slegato dalla classicità del Cavallino”, racconta Flavio Manzoni girando intorno alla 308. “Sul frontale, il profilo nero spezza l'omogeneità e comprime la calandra in una posizione secondaria, insolita. La gestione dei gruppi ottici anticipa lo schema degli anni Ottanta, con l'aggiunta di alcune feritoie che valorizzano l'area degli anabbaglianti a scomparsa. Tutto il corpo vettura nasce da una lettura 'industriale' del design, cioè legata agli oggetti d'uso, come radio e televisori, senza però dimenticare muscoli automobilistici e tipicamente Ferrari. Sulle fiancate, per esempio, alla fuga nera che scompone la carrozzeria in due gusci si

accosta un trattamento dei passaruota anteriori più morbido, ancora ricco di reminiscenze anni Sessanta. Nella vista posteriore spicca nuovamente un approccio matematico e preciso, quasi cartesiano, alle forme, sia nelle due pinne parallele al cofano motore sia nel taglio in sezione dello specchio di coda”.

## GUIDA SENZA FILTRI

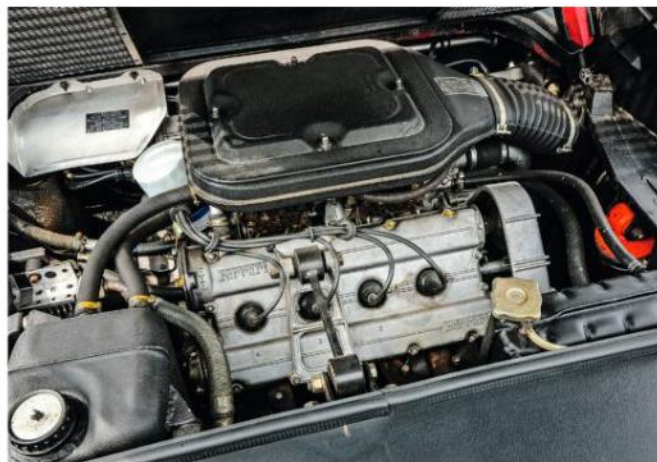
“Incredibile...”. Le prime parole di Dario Benuzzi, dopo aver impugnato il volante della 308 GTB, sono quasi d'imbarazzo. Lui che è abituato a guidare le auto del futuro, ha bisogno di un giro intero per riprendere confidenza con una vettura di quarant'anni fa: ascolta le risposte del motore, prende la misura con gli inserimenti in curva, rispetta gli spazi e i tempi che la 308 GTB chiede. Poi riattacca: “La prima cosa che noto è come fosse differente la guida senza servoassistenza. L'handling è completamente diverso, e poi un rollo così accentuato e freni del genere oggi non verrebbero mai deliberati”. Dopo lo “shock” iniziale Benuzzi rientra nell'ordine di idee di quei tempi: “Era proprio un altro modo di concepire un'automobile. Però è divertente, ti dà soddisfazione perché c'è un contatto diretto tra te e la meccanica. Il più grande pregio, oggi, per un appassionato, è che queste sono macchine senza filtri”.





### Nata dalla Dino

La 308 GTB monta il motore V8 di 3 litri disposto trasversalmente, derivato da quello della Dino 308 GT4. Fino al 1980 l'alimentazione è affidata a quattro carburatori Weber, poi debutta l'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic (308 GTBi). Nel 1982 è la volta invece della versione Quattrovalvole con, appunto, 4 valvole per cilindro. Presente dal 1977 nei listini anche la versione tipo Targa che prende il nome di 308 GTS.



### ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Centrale, trasversale - 8 cilindri a V di 90°  
Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm  
Cilindrata 2926 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,8:1  
Potenza 255 CV a 7700 giri/min  
Alimentazione a 4 carburatori  
Weber 40 DCNF  
Due valvole per cilindro  
Carter secco.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio manuale a 5 marce  
Leva di comando centrale.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
Telaio tubolare in acciaio  
Sosp. ant. a ruote indipendenti,  
quadrilateri trasversali, molle elicoidali  
Sosp. post. a ruote indipendenti,  
quadrilateri trasversali, molle elicoidali  
Barra stabilizzatrice ant. e post.  
Ammortizzatori telescopici  
Freni a disco.

**Dimensioni e peso** Passo 2340 mm  
Carreggiata ant. 1460 mm - post. 1460 mm  
Lungh. 4250 mm - Largh. 1720 mm  
Altezza 1120 mm  
Peso a vuoto 1090 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 252 km/h.



### Stella a cinque punte

Il classico cerchio a stella a cinque punte che dagli anni Sessanta contraddistingue le vetture del Cavallino. Nello stile Ferrari anche l'abitacolo con i comandi secondari raccolti sul tunnel centrale.





# 328<sup>1985</sup> Aggiunte di sostanza

*A 10 anni dalla 308 debutta una versione per certi aspetti perfezionata, per altri meno originale. Tra le curve però è molto più divertente. Merito anche della coppia vigorosa del 3,2 litri*

**D**ebutta nel 1985 al Salone di Francoforte la Ferrari 328, vettura che prende il posto della 308 dopo dieci anni di presenza stabile (con le sue varie declinazioni) nei listini del Cavallino. Il nuovo modello, come suggerisce il nome, si distingue per la cilindrata che sale a 3,2 litri e la potenza che tocca i 270 cavalli. La disposizione del motore resta trasversale, in posizione posteriore-centrale, e il telaio mantiene la struttura tubolare. Sono dettagli più piccoli, dalla posizione di guida migliorata alla finitura generale dell'abitacolo, passando per la disposizione più razionale dei comandi, a conferire alla 328 un'anima non solo da sportiva, ma anche da vettura di classe.

## LINEA "NORMALIZZATA"

"Sul piano formale - spiega Manzoni - il frontale modificato rivela una certa ricerca di eleganza e slancio". Rispetto alla 308, per alcuni versi più rigorosa nell'impostazione, qui si persegue un equilibrio più consensuale: "Lo scenografico profilo nero si eclissa, gli indicatori di direzione si fanno discreti e lo spoiler inferiore, che in precedenza trasferiva sul muso il linguaggio spigoloso della coda, viene assorbito dal nuovo insieme". La 328 appare dunque "normalizzata", resa più pulita e lineare, forse anche in omaggio a una certa enfasi aerodinamica di metà anni Ottanta. "Di certo - conclude Manzoni - il nuovo layout consente alla calandra di riacquisire centralità, senza peraltro rinunciare a un sentore di 'family feeling' con la progenitrice, di cui vengono mantenute fiancate e coda".

## MOLTO PIÙ DI UNA 308

"C'è un abisso". Le parole che Dario Benuzzi pronuncia già dopo le prime curve sintetizzano il senso della 328: un insieme di migliorie - più o meno evidenti - che ha dato vita non a una 308 perfezionata, ma a una sportiva assai più moderna e godibile. "La guida è di un altro livello, sia come sterzo sia come ri-

sposta del motore. Forse in basso è meno pronta della 308 a carburatori, ma qui l'erogazione è molto più piena lungo tutto l'arco dei giri". Il V8 di 3,2 litri, infatti, ha una coppia eccezionale senza però sorprendere il guidatore in maniera troppo brutale. L'alimentazione è affidata a una centralina Bosch K-Jetronic, la stessa che ha equipaggiato la 308 da quando nel 1980 ha adottato l'iniezione. Le prestazioni, per l'epoca, erano da granturismo estrema: basti pensare che sui 400 e sui 1000 metri la 328 era battuta dalla 512 BB, Ferrari top di gamma, di appena mezzo secondo. "È una macchina divertente e facile al tempo stesso", dice ancora Benuzzi.

La 328 ha una certa tendenza sottosterzante, ma è progressiva e si controlla senza difficoltà, regalando grandi soddisfazioni a chi è al volante. "Il corpo vettura è ben proporzionato alle prestazioni, restituendo una sicurezza che non è solo una sensazione, ma realtà. Sì, è proprio una bella macchina...".

## ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Centrale, trasversale - 8 cilindri a V di 90° Alesaggio 83 mm - Corsa 73,6 mm Cilindrata 3186 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9,8:1 Potenza 270 CV a 7000 giri/min Alimentazione a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic Quattro valvole per cilindro Carter umido.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale.
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Barra stabilizzatrice ant. e post. Ammortizzatori telescopici Freni a disco.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2350 mm Carreggiata ant. 1485 mm - post. 1465 mm Lungh. 4255 mm - Largh. 1730 mm Altezza 1128 mm Peso a vuoto 1263 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 263 km/h.







**Tipo Targa**  
L'esemplare fotografato è una 328 GTS per il mercato americano: la versione "scoperta" ha il tettuccio asportabile tipo Targa. GTB è invece la denominazione della versione coupé.





# 348<sup>1989</sup> La prima evoluzione

*A partire dalla linea, fortemente ispirata da quella della Testarossa. Passando per il "cuore", montato qui in posizione longitudinale. Un'altra cosa, anche in termini di guidabilità*

**I**l 1989 è l'anno della 348, auto rivoluzionaria per il Cavallino. È infatti la prima berlina del corso V8 con il motore longitudinale, che qui sale a 3,4 litri e 300 CV; il cambio mantiene però la disposizione trasversale, ed è sotto il differenziale. La 348 è anche la prima Ferrari con un telaio non più integralmente tubolare, ma sciolto e portante in acciaio; una struttura a tralicci di tubi (imbullonata) viene mantenuta per ospitare il motore.

## IL TEMA DELLA GRIGLIA

"L'elemento esteticamente più caratterizzante forse è la coda", va subito al sodo Manzoni. "I tradizionali, iconici fanali tondeggianti spariscono in favore di una singola fascia luminosa a tutta larghezza, valorizza-

ta da un'importante alettatura dall'aspetto tecnico". Questo specifico trattamento corrisponde alla presenza del motore posteriore, salvaguarda l'approccio meccanico allo stile, smussando l'anticonformismo stilistico e riconducendolo all'evocazione del possente 8 cilindri.

"Inoltre, la struttura lamellare della coda ricalca le prese d'aria sulle fiancate, a sua volta ripresa dalla Testarossa: il tecnicismo elevato a canone estetico e l'esibita areazione del propulsore diventano così centrali su questa vettura", conclude Manzoni.

## LA BERLINETTA DIVENTA DI RAZZA

"Cambia la macchina, cambia la guida", mette subito in chiaro Benuzzi. "Tutta la vettura è più rigida grazie al nuovo telaio che ha caratteristiche torsionali decisamente migliori. La 348 si inserisce in traiettoria piatta e ha guadagnato moltissimo anche in termini di

percorrenza e velocità in curva". Merito anche delle sospensioni, dalla taratura corsaio-la, che rendono la 348 molto reattiva e adatta a chi ha una certa esperienza quando si guida ad alte velocità. Il baricentro è molto basso, grazie anche al recupero del carter secco, come sulle prime 308 GTB, che ha permesso di posizionare il motore più vicino al suolo di una decina di centimetri; i pesi sono ripartiti al 43% sull'avantreno e al 57% dietro.

La 348, che è stata l'ultima berlina V8 dell'era Enzo Ferrari (il Drake morì un anno prima del suo debutto, ma la progettazione della vettura era iniziata nel 1980), unisce un'impostazione moderna a una guida ancora "classica". L'unico aiuto nei controlli è infatti quello dato dall'ABS. "Addirittura qui lo sterzo non ha ancora la servoassistenza - spiega Benuzzi mentre affronta il tratto misto del circuito - e forse questa è la caratteristica che quando la guidi oggi ti fa sentire di più i suoi anni".





**Velocità massima 270 km/h**  
 La cilindrata del V8 sale a 3,4 litri, ma è la disposizione longitudinale del motore la novità motoristica più rilevante della 348. Stilisticamente riprende alcuni dei canoni della Testarossa; quella in foto è una 348 TS, ossia la versione "apribile" con tettuccio rimovibile (qui in tinta) tipo Targa (la denominazione della coupé era 348 TB). L'interno, dove spicca il classico selettore a griglia, mantiene il senso di artigianalità tipico delle granturismo delle generazioni precedenti.



## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
 Alesaggio 85 mm - Corsa 75 mm  
 Cilindrata 3405 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 10,8:1  
 Potenza 300 CV a 7200 giri/min  
 Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic  
 Quattro valvole per cilindro.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Leva di comando centrale.

**Corpo vettura** Berlina 2 porte, 2 posti  
 Scocca portante più traliccio  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, bracci trasversali, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, bracci trasversali, molle elicoidali  
 Barra stabilizzatrice ant. e post.  
 Ammortizzatori oleopneumatici  
 Freni a disco autoventilanti, ABS.

**Dimensioni e peso** Passo 2450 mm  
 Carreggiata ant. 1502 mm - post. 1578 mm  
 Lungh. 4230 mm - Largh. 1894 mm  
 Altezza 1170 mm.

**Prestazioni** Velocità massima 270 km/h.





# F355<sup>1994</sup> Contaminazioni dalla F.1

*Il primo salto di qualità della dinastia V8: aerodinamica spinta con "fondo piatto", cambio elettroattuato, guida servoassistita e meno "sgarbata". E anche il look guarda al futuro*

**È**

l'esperienza delle corse a forgiare la F355, il cui debutto risale al 1994. Innanzitutto per le soluzioni aerodinamiche: grande attenzione è stata posta ai flussi sottoscocca, con l'adozione per la prima volta del cosiddetto "fondo piatto". E poi la trasmissione: con la versione F1 del 1997 arriva infatti sulla serie il cambio elettroattuato delle monoposto, con controlli a bilanciere dietro il volante.

## IL PASSO VERSO LA MODERNITÀ

"Qui le forme raccontano l'evoluzione della berlinetta Ferrari verso una progettualità più moderna e complessa", spiega Manzoni. "La 355 rappresenta infatti, per molti versi, il modello ponte fra l'impostazione

precisa e spigolosa degli anni Settanta e Ottanta e le tendenze della produzione attuale, addentrandosi verso una prima proiezione di futuro che già prefigura l'abbandono di alcuni elementi tradizionali. D'altro canto rimane la bipartizione della carrozzeria in due parti, separate da una linea di fuga orizzontale".

Osservandola possono essere infatti facilmente rintracciati anche i fari anteriori a scomparsa e l'intera gestione della coda delle progenitrici ("spalle" e lunotto compresi). "Allo stesso tempo, però - riprende Manzoni - la grafica delle prese d'aria viene stravolta e ripulita, e soprattutto, l'intero corpo vettura si fa più morbido e tondeggiante: quasi che l'adozione dei primi dispositivi elettronici di assistenza alla guida abbia limato, in qualche modo, gli accenti aggressivi del passato in favore di un nuovo, più elegante equilibrio".

## CAMBIO DA FORMULA 1

"Io sono stato uno di quelli che più si è battuto per averlo sulle auto di produzione", racconta Benuzzi mentre si siede al volante della F355 (l'esemplare in prova ha però la tradizionale trasmissione meccanica a 5 marce). "Ho iniziato questa mia personale 'battaglia' quando mi venne affidata la messa a punto del sistema sulla vettura di F.1".

La F355 mantiene l'impostazione telaiistica della 348, ma è una vettura più facile e meno scorbatica grazie anche alle sospensioni a taratura programmabile.

"Finalmente c'è la guida servoassistita", prosegue Benuzzi. "È migliorato anche l'handling, sia in termini di assetto sia di risposta del motore, molto meno sgarbata". Propulsore che adesso ha distribuzione a 5 valvole per cilindro, sfiora i 3,5 litri e raggiunge i 380 cavalli di potenza.





**Migliora il carattere**  
 Il telaio deriva da quello della 348, ma su strada e in pista l'auto è decisamente più gestibile; particolare attenzione è stata posta anche allo studio aerodinamico, con sottoscocca carenata.



## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
 Alesaggio 85 mm - Corsa 77 mm  
 Cilindrata 3496 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 11:1  
 Potenza 380 CV a 8200 giri/min  
 Cinque valvole per cilindro  
 Alimentazione a iniezione elettronica.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 6 marce (elettroattuato dal 1997 su versione F1)  
 Leva di comando centrale (bilancieri al volante su versione F1).

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
 Scocca portante più traffico  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali  
 Barra stabilizzatrice ant. e post.  
 Ammortizzatori idraulici a taratura programmabile  
 Freni a disco autoventilanti, ABS  
 Servosterzo.

**Dimensioni e peso** Passo 2450 mm  
 Carreggiata ant. 1514 mm - post. 1615 mm  
 Lungh. 4250 mm - Largh. 1900 mm  
 Altezza 1170 mm  
 Peso a vuoto 1350 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 295 km/h.



**Grande qualità**  
 All'interno, la F355 mantiene un'impostazione tradizionale con comandi e strumentazione secondaria disposti su tunnel e console centrali. Di assoluto pregio i rivestimenti in pelle cuciti a mano.





# 360 MODENA 1999

## Nell'era moderna

*La linea pulita che si mette per la prima volta a completo servizio dell'aerodinamica. Il telaio d'alluminio e il motore di 3,6 litri con variatore di fase e ben 400 CV. E il V8 che va in vetrina*

**P**reparatevi a una nuova dimensione: la 360 Modena - il 1999 è l'anno del debutto - è un concentrato di studi e tecnologia come mai si era visto prima. A cominciare dallo stile che si mette al servizio dell'aerodinamica: per "pulire" il flusso d'aria sparisce persino la calandra. Sulla 360 inoltre non ci sono appendici e diventa fondamentale la funzione deportante, cioè l'effetto suolo, generata dal fondo carenato: alla velocità massima il carico verticale che agisce sulla vettura è di ben 200 kg.

### FORME OMOGENEE

"L'approccio formale - indica Manzoni - raggiunge un punto di svolta: si trasformano sia il volume complessivo sia i dettagli minori. Scompare ogni scomposizione delle superfici: la forma si fa decisamente più omogenea, unitaria, e comunica allo stesso tempo plasticità e tensione. Le linee di 'carattere' della fiancata definiscono un profilo deciso, per alcuni versi simile al costolone di una cupola gotica, slanciato ma solido. Manca qualunque segno di separazione o 'fuga'. La nuova disposizione dei radiatori traccia un frontale inedito, caratterizzato da due grandi 'vuoti' ai lati della targa e superfici per il resto quasi lisce, su cui dominano i rigonfiamenti che accolgono i gruppi ottici integrati". Il cambio d'indirizzo esplose nella coda, che assume un andamento bombato: "Per

la prima volta - conclude Manzoni - vengono stravolti i codici geometrici tipici della 308 e il propulsore si rivela sotto un ampio lunotto in vetro. Del passato restano solo i fanalini tondi".

### RIVOLUZIONE "IN FAMIGLIA"

Benuzzi impugna il volante della 360 Modena con quella sicurezza e la disinvoltura che permettono le auto moderne: "È stata una vera rivoluzione nella gamma delle 8 cilindri. Aerodinamica ma anche telaio, elettronica, cambio, freni: li abbiamo resi i più raffinati dell'epoca". Per la prima volta su una Ferrari stradale viene adottato un telaio completamente in alluminio; l'ampio uso di leghe leggere ha permesso di ottenere una vettura più leggera della F355 nonostante gli ingombri maggiori. Il cambio è di nuova concezione e longitudinale, in linea con il motore, la cui cilindrata cresce di nuovo sino a 3,6 litri con ben 400 CV. I condotti d'aspirazione sono sdoppiati e viene adottato il variatore di fase. Col nuovo sistema di gestione del propulsore Bosch Motronic ME 7.3, prende il sopravvento anche l'elettronica: arriva il controllo di trazione e il comando dell'acceleratore è di tipo fly-by-wire. Resta ovviamente disponibile il cambio elettroattuato, migliore nella velocità d'inserimento dei rapporti. "Si può dire che la 360 sintetizzi l'essenza del concetto di Ferrari moderna. È eccellente per prestazioni, controllo e tecnologia, ma anche di facile gestione nel quotidiano", conclude Benuzzi.



### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V di 90° Alesaggio 85 mm - Corsa 79 mm Cilindrata 3586 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 11:1 Potenza 400 CV a 8500 giri/min Cinque valvole per cilindro Alimentazione a iniezione elettronica, Bosch Motronic ME73 Lubrificazione a carter secco.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce o elettroattuato (versione F1) Leva di comando centrale o bilancieri al volante (versione F1).
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2 porte, 2 posti Monoscocca in alluminio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Barra stabilizzatrice ant. e post. Ammortizzatori idraulici a controllo elettronico Freni a disco autoventilanti, ABS Servosterzo.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2600 mm Carreggiata ant. 1669 mm - post. 1617 mm Lungh. 4477 mm - Largh. 1922 mm Altezza 1214 mm Peso a vuoto 1290 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima oltre 295 km/h.





### **Fari a scomparsa addio**

Il V8 della 360 Modena è in bella vista sotto il lunotto, che diventa una vetrina. Moderno ma sempre in stile Ferrari l'interno. Particolare attenzione è stata prestata al fondo carenato e all'estrattore al posteriore.

Anche lo stile della vettura è una conseguenza di un attento studio aerodinamico: il risultato è un Cx di 0,335. Parabole carenate a filo della carrozzeria sostituiscono i classici fari a scomparsa.



# F430<sup>2004</sup> Manettino e "Shark nose"

*L'elettronica si fa largo. Lo stile evolve con contaminazioni retrò unite a nuove esplorazioni. Oltrepassa la barriera dei 300 all'ora ed è l'ultima con il cambio manuale*

**S**empre più potente, sempre più elettronica, sempre più versatile. La F430 (2004-2009) porta la generazione V8 a infrangere il muro dei 300 all'ora e adotta - prima volta su un'auto di serie - sia il differenziale elettronico E-Diff sia il "manettino" sul volante, per intervenire sui controlli che governano la vettura. In altre parole, basta un dito per modificare istantaneamente l'esperienza di guida in base alle condizioni della strada e alle capacità del pilota. Ferma restando la presenza del cambio elettroattuatori F1, questo è anche l'ultimo modello a essere offerto con il cambio manuale.

## FRONTALE SOFISTICATO

"L'estetica, ormai avulsa dagli stilemi delle generazioni precedenti, evolve in una chiave sorprendentemente fresca e aggressiva", racconta Manzoni. "Se il muso assume un aspetto più affilato, valorizzato dal taglio incisivo dei gruppi ottici, al posteriore colpiscono il generoso estrattore, che pare vestire lo specchio di coda di brucianti velleità da paddock, e il posizionamento 'flottante' dei gruppi ottici ripreso dalla Enzo". Sulle fiancate, due prominenti prese d'aria a mezzaluna citano i dettagli delle Formula 1 del 2004.

"Nel complesso le forme si fanno decisamente cattive e giovanili, quasi a esplorare un terreno inedito per una V8 di Maranello. Curiosamente, proprio in questo quadro appare un sapiente richiamo vintage: i riusciti ingressi d'aria sul muso, che evocano la monoposto 156 F1 'Shark nose' del 1961".

## INVASIONE ELETTRONICA

Sono cinque per l'esattezza le modalità che richiamano altrettanti assetti e che vanno a variare le configurazioni delle sospensioni, del controllo di stabilità e trazione, dell'E-Diff e della risposta del cambio (il tempo d'innesto dei rapporti si attesta su 150 millisecondi).

La F430 conferma dunque lo stretto rapporto che ormai c'è tra Reparto Esperienze e Gestione Sportiva Ferrari, con la reinterpretazione delle più avanzate tecnologie da pista in chiave stradale. "Anche se in parte lo è, sarebbe riduttivo definire la F430 una 360 migliorata", dice Benuzzi. "La vettura è più piatta, più pronta, più precisa, ma queste sono le conseguenze di un lungo lavoro di messa a punto che ha riguardato l'elettronica e l'aerodinamica". Il "fondo piatto" è ormai una costante per la famiglia di berline V8; qui in particolare l'aria viene convogliata nel sottoscocca da uno spoiler anteriore, creando due momenti di forte "attrazione" verso il suolo in corrispondenza degli assi, e finisce estrat-

ta dall'ampio scivolo di coda caratterizzato da un angolo d'uscita molto elevato. Il carico aerodinamico verticale complessivo generato a 300 all'ora tocca i 280 chili.

## ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V di 90° Alésaggio 92 mm - Corsa 81 mm Cilindrata 4307 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 11,31 Potenza 490 CV a 8500 giri/min Quattro valvole per cilindro Alimentazione a iniezione elettronica Lubrificazione a carter secco.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce o elettroattuatori (versione F1) Leva di comando centrale o bilancieri al volante (versione F1).
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 2 porte, 2 posti Telaio a tralicci e pannelli in lega leggera Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali Barra stabilizzatrice ant. e post. Ammortizzatori idraulici a controllo elettronico Freni a disco autoventilanti, ABS Servosterzo.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2600 mm Carreggiata ant. 1669 mm - post. 1616 mm Lungh. 4512 mm - Largh. 1923 mm Altezza 1214 mm Peso a vuoto 1450 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima oltre 315 km/h.







### Sfiora i 500 cavalli

Il disegno del frontale ricorda la 156 F.1 "Shark nose" e la 246 SP del 1961. Lo spoiler anteriore convoglia l'aria nel sottoscocca, che viene poi estratta dall'ampio scivolo posteriore; un piccolo deflettore, detto "nolder", posto sul cofano posteriore, contribuisce all'azione deportante complessiva. Il motore di 4,3 litri e 490 CV. La F430 è stata l'ultima a poter essere equipaggiata col cambio manuale.





# 458 ITALIA 2009

## Arrabbiata, ma buona

*Un altro lustro di sviluppo e debuttano cambio a doppia frizione e retrotreno a bracci multipli. Il V8 ha 570 CV: 0-100 in 3,5 secondi. Ma non è mai stata così facile. Il look apre un nuovo corso*



**L**a 458 Italia è la prova che un lustro, per auto che sono diventate trasposizioni stradali delle esperienze sulle piste, vuol dire molto. La nuova berlinetta (il debutto è del 2009) riprende i contenuti già visti sulla F430 ma li porta a un livello che appena mezzo decennio prima sembrava inimmaginabile per un'auto di serie.

### INCROCIO DI LINEE

“Sul piano stilistico - attacca Manzoni - qui sembra emergere con vigore quella ricerca di plasticità in precedenza già ac-

cennata. Le fiancate appaiono interamente costruite intorno a un sapiente incrocio di linee che si fondono all'altezza delle maniglie, scolpendo un gioco di superfici ardito, molto asciutto sotto i finestrini e indubbiamente carico di dinamismo. Sul frontale spiccano i lunghi fari a Led e colpisce l'interessante trattamento delle due prese d'aria laterali, raccolte in una zona scura e morfologicamente omogenea, quasi una neo-calandra”. La coda, infine, costituisce un ottimo esempio di costruzione formale: “Giocata sui fanali singoli sospesi sugli ampi sfoghi scuri, come in un intarsio, si inoltra sul filo di un dialogo di pieni e di vuoti molto riuscito, completato

dai tre terminali di scarico”.

### L'ULTIMO ASPIRATO

Il V8 adesso ha 570 CV a 9000 giri e - come svela il nome della vettura - raggiunge i 4,5 litri. È prontissimo e rabbioso, però la 458 è facile come una Ferrari non lo è mai stata. “Rispetto alla F430 è evoluto ulteriormente l'handling, il complessivo della macchina”, dice Benuzzi. Al retrotreno arrivano sospensioni multilink e lo sterzo diretto e preciso permette ingressi in curva da manuale; il differenziale elettronico E-Diff stabilizza il retrotreno allontanando il rischio di brutte sorprese. “Il comportamento dell'auto è neutro, con un lieve ac-





### Ergonomia perfetta

La linea della 458 è una sintesi di stile e ricerca aerodinamica che non rinuncia a richiami classici, come i tre scarichi che ricordano quelli della F40. I freni carbonceramici sono di serie; all'anteriore il diametro dei dischi è di 398 mm con pinze a sei pistoncini. L'interno è frutto di ricerca dell'ergonomia con un posto guida moderno: come sulle vetture da competizione tutti i comandi sono raggruppati sul volante.

cenno di sovrasterzo in uscita, progressivo e controllabile, al punto che diventa quasi piacevole, anche quando col manettino si è deciso di lasciare tutto nelle mani del pilota. E poi il nuovo cambio elettroattuatori a doppia frizione ha permesso un ulteriore salto di qualità sulla velocità di cambiata, sia in 'up' sia in 'down'.

Prestazioni, elettronica, ovviamente aerodinamica, ma anche ergonomia sono le parole chiave alla base della 458. È una macchina che calza il pilota come mai era accaduto prima. Il volante, per esempio, oltre il manettino e il pulsante d'accensione già visti sulla generazione precedente, integra pulsanti e bilancieri che fanno le veci

del devioluci; una serie di Led sulla parte superiore del volante dà indicazioni sui giri del motore. Significa che non c'è più motivo di muovere le mani e spostare gli occhi dalla strada perché è già tutto lì.



## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Centrale-posteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
 Alésaggio 94 mm - Corsa 81 mm  
 Cilindrata 4499 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 12,5:1  
 Potenza 570 CV a 9000 giri/min  
 Quattro valvole per cilindro  
 Alimentazione a iniezione elettronica diretta  
 Lubrificazione a carter secco.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 7 marce elettroattuatori a doppia frizione  
 Bilancieri al volante  
 Differenziale autobloccante elettroattuatori  
 Controllo di trazione F1-Trac.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
 Telaio in lega leggera  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, multilink, molle elicoidali  
 Barra stabilizzatrice ant. e post.  
 Ammortizzatori idraulici a controllo elettronico  
 Freni a disco autoventilanti carbonceramici, ABS, ESP  
 Servosterzo.

**Dimensioni e peso** Passo 2650 mm  
 Lungh. 4527 mm - Largh. 1937 mm  
 Altezza 1213 mm - Peso a vuoto 1380 kg.

**Prestazioni** Velocità massima oltre 325 km/h.







IL DESIGNER FLAVIO MANZONI

## LA MENTE DEL NUOVO STILE

Nato a Nuoro nel 1965, Flavio Manzoni è oggi Senior Vice President del design Ferrari. Il suo percorso nel segno dello stile inizia con la laurea in Architettura a Firenze, con specializzazione in disegno industriale, e l'ingresso nel centro stile Lancia nel 1993. Dal 2001 al 2004 ne è il direttore. Sotto le insegne della Casa di Chivasso disegna nel 2003 la riuscita concept car Fulvia Coupé. A febbraio 2007 Manzoni viene nominato direttore del Creative Design del gruppo Volkswagen. In questa veste definisce il linguaggio formale di tutti i marchi del colosso tedesco e realizza, fra gli altri, i prototipi della famiglia Up! e la roadster Concept BlueSport. A gennaio 2010, l'approdo a Maranello: l'incarico è di realizzare un vero e proprio centro stile Ferrari, cosa mai accaduta in precedenza. Il primo progetto sviluppato sotto la sua egida è la F12 Berlinetta del 2012, che vince nel 2014 il prestigioso "AD! Compasso d'Oro Award". Ma fra le sue altre creazioni figurano anche la 458 Speciale, la California T, la hypercar LaFerrari e naturalmente la 488 GTB.



IL COLLAUDATORE DARIO BENUZZI

## L'ULTIMA PAROLA ERA LA SUA

A quest'uomo, classe 1946, si deve la messa a punto e la delibera di circa quarant'anni di Ferrari. Il suo mestiere? Collaudatore di sviluppo, definizione alla quale è molto legato. Dalla fine degli anni Sessanta in avanti, Dario Benuzzi ha infatti lavorato fianco a fianco dei progettisti, guidando ogni giorno su strada e su pista le vetture del Cavallino. Vetture stradali ma anche da competizione, come le monoposto di Formula 1, fatto che gli ha permesso di trasferire soluzioni e soprattutto esperienze dalla pista alle vetture di serie. Proprio Benuzzi è stato uno dei più convinti sostenitori dell'utilizzo del cambio elettroattuato tipo "F1" sulle vetture stradali. "La sfida - dice lui - è quella di deliberare una certa vettura raggiungendo un risultato senza compromessi, convintissimi che per il cliente sarà una macchina eccellente, e al tempo stesso cominciare il giorno dopo a sviluppare quella che sarà la sua sostituta". Benuzzi, che oggi è in pensione, continua la sua attività con la Ferrari occupandosi anche di formare la nuova generazione di collaudatori.



ALESSANDRO BARTELETTI





**Il nostro circuito di prova**  
Il test con le otto generazioni di Ferrari con motore V8 centrale si è svolto tra i cordoli del nostro circuito di Vairano di Viduggio, alle porte di Pavia. L'ASC (acronimo di Automotive Safety Centre) si estende su diversi tracciati, a partire dal rettilineo di alta velocità lungo oltre due chilometri, largo 15 metri e collegato a due cappi di 800 metri ciascuno. Uno di essi si raccorda con il circuito di handling (2560 metri) sede dello shooting e dei test ([www.pista-asc.it](http://www.pista-asc.it))

↓ **488 GTB (2015)**

## L'OTTAVA MERAVIGLIA

**L'ultima nata** della famiglia (presentata al Salone di Ginevra di quest'anno) segna un punto di svolta nella storia delle berlinette V8 perché abbandona il motore aspirato, giunto a 4,5 litri, per un biturbo di 3,9 litri (488 è la cilindrata unitaria). Ridurre la cubatura e ricorrere alla sovralimentazione è un'esigenza dettata dalle normative per il contenimento dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma a Maranello è stata interpretata come un'opportunità per raggiungere prestazioni ancora più estreme: i cavalli sono 670, lo 0-100 si fa in 3 secondi netti e la velocità massima supera i 330 km/h. Una serie di accorgimenti sui due turbocompressori ha permesso di ottenere una risposta immediata, quindi non esiste turbo lag, mentre la curva di coppia sdoppiata tra marce alte e basse, come sulla California T, offre una progressione a livello di erogazione degna di un aspirato. Il cambio elettroattuato a 7 rapporti con doppia frizione di nuova generazione, inoltre, ha ridotto ulteriormente i tempi di cambiata. A livello stilistico è ancora l'aerodinamica a dettare legge. In continuità con le ultime proposte del Cavallino, il rapporto fra corpo vettura e flussi diviene la base progettuale delle forme, nell'intento di creare una due posti drasticamente performante ma del tutto fedele alla più rigorosa essenzialità estetica. Grazie alla carrozzeria attraversata (anziché lambita) dall'aria si ottengono determinanti effetti di controllo delle turbolenze pur in assenza di appendici posticce: accade sul frontale, dove il doppio spoiler moltiplica l'efficienza in tutta discrezione, e si ripete sulla coda, con una canalizzazione sopra la targa che crea deportanza; avviene ancora sulle fiancate, squarciate da generose prese d'aria bipartite, la cui parte superiore conduce accanto ai fari posteriori. La straordinaria efficacia aerodinamica non paga dazio ad alcun orpello. E nel nutrito novero di soluzioni d'impatto (i "due piloni" di ispirazione Formula 1 sul muso, gli sgusci laterali di raffreddamento) spicca la sottile sobrietà dei gruppi ottici posteriori, classici nel profilo ma interamente frutto dell'industrial design nel trattamento, che non ne lascia intuire le aree funzionali da spenti.





# Chi punta sul rosso vince sempre

Osservando il mercato si nota che le berlinette V8 del Cavallino mantengono il valore oppure si rivalutano. La più accessibile resta la 348, forse la meno amata. Quella su cui scommettere è la F355

**LE DUE POSTICOL V8 FERRARI**, come tutte le vetture di Maranello, negli ultimi tempi hanno visto crescere le loro quotazioni. Il discorso, ovviamente, ha maggior valore per le produzioni più datate. Le ultime nate (360, F430 e 458 Italia), non ancora considerabili vetture d'epoca, pur avendo valori sostanziosi hanno andamenti da mercato dell'usato. Sempre a partire dal nuovo millennio ha preso piede la tendenza della Casa di allestire versioni speciali in tiratura limitata, con dotazioni e preparazioni meccaniche diverse dallo standard. In futu-

ro potranno avere quotazioni con andamento in forte crescita: se trovate offerte interessanti, sono quelle da prendere in considerazione. Parlando di valori è bene ricordare anche i costi e la facilità della manutenzione: fino alla F355 la presenza dell'elettronica è pressoché nulla e la facilità d'intervento è alla portata di qualsiasi buon meccanico, il che bilancia qualche scricchiolio nella qualità dell'epoca.

Dalla 360 in poi, il livello cresce grazie anche all'impiego di materiali più evoluti (come alluminio e carbonio) ma, al contempo, aumenta

l'impiego dell'elettronica di bordo. Questo insieme comporta la necessità di affidarsi esclusivamente alla rete ufficiale, dotata delle necessarie strumentazioni e competenze, per qualsiasi intervento, con costi più impegnativi. Quanto alla reperibilità di ricambi, invece, risulta ottima anche per i modelli più anziani, con prezzi non necessariamente proibitivi. Tirando le somme, anche se un po' meno che in passato, è ancora valido il detto: "Rossa vale di più: non in denaro, ma in facilità di vendita".

**Massimo Delbò**



**308**

## “VETRORESINA” AL TOP

**Fosse stata un'azione**, sarebbe stata sospesa per eccesso di rialzo. Le rare "Vetroresina", come l'auto di copertina, negli ultimi anni si sono rivalutate parecchio e hanno raggiunto i 120 mila euro se in stato da concorso. Tendenza al rialzo anche per le più "normali", che oggi possono toccare i 50 mila euro. Premiate dal mercato quelle con alimentazione a carburatori, ancor più se a carter secco, e le ultime a iniezione con distribuzione a 4 valvole per cilindro. Più che ai chilometri bisogna guardare alla storia: pochi proprietari, lunghi periodi con lo stesso intestatario e manutenzione costante dimostrata sono da preferire.



**328**

## GTB È PIÙ RARA

**Sulla scia della 308**, anche la 328 ha visto le sue quotazioni rinfanciarsi negli ultimi 24 mesi. La coupé è nettamente più rara da trovare rispetto alla GTS (che ha assorbito il 75% del mercato) e questo fa sì che i valori si parifichino. La linea, aerodinamicamente più efficiente, ma esteticamente meno pura, è bilanciata con finiture migliorate e prestazioni più interessanti, grazie al motore cresciuto nella cilindrata e più potente. La 328 è più "moderna" da guidare, con sospensioni più efficaci e una migliore tenuta di strada. I valori medi si attestano sui 40 mila euro. Occorre il 50% in più circa per quelle impeccabili.



**348**

## LA “PECORA NERA”

**La 348 soffre**, anche nelle quotazioni, dell'essere diventata quasi il simbolo delle Ferrari non all'altezza del marchio: molti ricorderanno che fu scelta come esempio negativo proprio dal neo eletto presidente del Cavallino Luca Cordero di Montezemolo... Per molti è (erroneamente) una 328 poco evoluta, con una linea meno originale (quasi una mini Testarossa nata cinque anni più tardi) e dunque viene schiacciata sul mercato dalle 308-328 da un lato e dalla F355 dall'altro. Questo fa sì che le quotazioni restino piuttosto basse: per un buon esemplare di 348 oggi possono bastare circa trentamila euro. Da pensarci.





F355

## PRONTA AL DECOLLO

Per molti la F355 è l'ultima delle berlinette Ferrari "classiche" e, al contempo, la prima dell'era moderna. Il suo aspetto, piacevolissimo ancora oggi, senza esagerate forme aerodinamiche, abbinato a un motore estremamente potente, ne fa una youngtimer perfetta, con quotazioni che cresceranno in futuro. La 355 è in grado di divertire chi siede al volante e si guida come un'auto moderna. È la prima che propone anche il cambio elettroattuatori F1, ma in ottica collezionistica è da preferire con il cambio meccanico; è pure la prima ad avere l'airbag di serie. Quotazioni attorno ai 40 mila euro. Se fate in fretta!



360 MODENA

## UFFICIALE È MEGLIO

Con la 360 si entra nell'era delle Ferrari moderne. Da qui in avanti l'acquisto presso un concessionario ufficiale porta sempre più vantaggi, legati soprattutto alla garanzia e alla certificazione dei chilometri. La maggior parte delle 360 è stata venduta con il cambio F1 (che non ha mai dato problemi), ma le rare con il cambio manuale sono più ricercate e trovano più rapidamente nuovi proprietari. Il punto debole sono i collettori che tendono a creparsi; sono disponibili dei kit ricambio che, a prezzi forfettari, permettono la sostituzione dell'intero blocco. Valori attorno ai 45 mila euro, tendenza al rialzo.



F430

## LA CRESCITA È INIZIATA

Da qui in poi, data la giovane età, si presume che la vettura sia sana. I chilometri contano più di tutto il resto, esattamente come per ogni usato. La F430 ha introdotto il differenziale elettronico (più velocità o maggiore sicurezza) oltre che la catena di distribuzione, liberando dalla schiavitù delle cinghie da cambiare ogni 3 anni o 30.000 chilometri. Dopo anni di stagnazione in Italia, le quotazioni sono tornate a salire. Oggi occorrono non meno di 65 mila euro in una trattativa privata. Che possono crescere sino a 100 mila euro presso la rete ufficiale, con relativa garanzia per esemplari da concorso.



458 ITALIA

## DA PREFERIRE ORIGINALE

Siamo all'oggi: le quotazioni, da metà 2014, sono in ripresa. Per accaparrarsi un esemplare dei primi immatricolati (2009), ben tenuto e con pochi chilometri, vanno preventivati circa 140 mila euro. La Speciale, che ha fatto il suo debutto nel 2013, è quella da considerare maggiormente se si punta alla rivalutazione nel tempo. È una vettura estremamente facile da guidare a ritmi normali, ma con prestazioni da pista, che possono essere impegnative se si esclude l'elettronica. Alla 458 non sono riconosciuti vizi particolari. Poco apprezzate le personalizzazioni non originali, che impattano negativamente sul valore.

↓ FERRARI PER LE STORICHE

## GARANTITE E CERTIFICATE

Se facessero un sondaggio sulle Case automobilistiche che offrono la garanzia più estesa, certamente a pochi verrebbe in mente di includere Ferrari. In verità la Casa del Cavallino ha un programma di garanzia e manutenzione programmata di prim'ordine: sulle vetture nuove la copertura è di 3 anni, con ulteriori 2 a pagamento, estendibile, di anno in anno, fino a 12 anni dalla prima

immatricolazione. Comprando una vettura usata, immatricolata la prima volta non più di 9 anni prima, da una concessionaria ufficiale, si è protetti dal programma "Ferrari Approved" che, oltre a una serie di controlli pre-vendita, prevede una copertura di 24 mesi in Europa (12 nel resto del mondo) e il soccorso stradale. Dal 2011 tutte le Ferrari nuove sono vendute con 7 anni di manutenzione programmata inclusa nel

prezzo. Per le vetture con età superiore ai 20 anni (o per tutte quelle da competizione), il programma "Ferrari Classiche" è in grado di certificare l'esemplare nella sua originalità e conformità alle specifiche di produzione oltre, naturalmente, a verificarne le perfette condizioni, indicando nel caso le riparazioni necessarie. Insomma, si può dormire tra due guanciali.





LA REGINA DEGLI ANNI SESSANTA

# RUGHE DI BELLEZZA

Splendida cinquantenne, è forse più seducente adesso di quando è nata. Immutati il fascino, il lusso e l'esclusività, concessi ora a un costo molto inferiore rispetto a un tempo. Ecco che cosa vuol dire possedere oggi la più vecchia delle moderne Rolls-Royce

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Wolfgang**








**G**uardarla, la guardano, non si discute. È pur sempre una macchina che trasuda nobiltà da ogni centimetro di lamiera. Con quelle dimensioni improbabili

per un'auto da comuni mortali e con quella calandra gigantesca, difficile da celare, compresa la statuetta sul radiatore (un accalappia sguardi fenomenale), è anche un po' vistosa. Ma il suo fascino non si può contestare. Nel 1965, quando è comparsa sul mercato per la prima volta, era lei il vertice più alto del lusso automobilistico, l'auto preferita da attori e cantanti e, molti anni più tardi, perfino da Lady Diana, che ne aveva una in uso. "È inoltre l'unica auto sulla quale sto volentieri anche quando mi trovo in coda" dice Mauro Borella, proprietario della Silver Shadow di questo servizio, gentleman driver e autore di libri sulla Porsche 911. Paradossalmente, infatti, Mauro Borella è un porschista incallito (oggi ne possiede due, tra cui la 911 del 1972 del papà, posteggiata nello stesso box della Rolls), ma ha fatto carte false pur di entrare in possesso di questa Silver Shadow. "A incantarmi è stato il fascino degli opposti: scendere da un'auto essenziale, tecnologica, senza fronzoli, minimalista come la 911 e salire su una vettura sfarzosa come la Silver Shadow mi procura ancora oggi sensazioni bellissime. È un'auto complicatissima, costruita con 80.000 pezzi contro una media di 12.000, ma proprio per questo affascinante".

Opulenta, comoda come un salotto regale tutto pelle e legni pregiati, estremamente silenziosa ed esclusiva, la Silver Shadow con il suo debutto sulla scena mondiale nel 1965 ha un po' stravolto la filosofia dei precedenti prodotti di Crewe. Oltre alle soluzioni tecniche introdotte, come la struttura portante, questo modello verrà ricordato come la prima Rolls-Royce pensata per essere guidata dallo stesso proprietario. Per la prima volta, per esempio, non era possibile montare su una Rolls-Royce il vetro divisorio. Non ce n'era lo spazio.

Di lei, i lettori di Ruoteclassiche conoscono vita, morte e miracoli: ne abbiamo parlato in numerose occasioni nell'arco di quasi 30 anni di vita della nostra testata. Tuttavia, salire su una Silver Shadow è un'esperienza che offre sempre nuovi spunti di interesse. Mezzo secolo di vita è di fatto un periodo lunghissimo anche per chi 





➤ è nato al vertice della categoria e quindi è proiettato nel futuro più di altri modelli. Quanto però di quel lusso è ancora godibile oggi senza sentirsi in vetrina appena ci si incammina per strada, senza rischiare inconvenienti tecnici costosissimi vista la sua sofisticatezza e senza prosciugare il proprio conto corrente per acquistarne una? Quando fu svelata al mondo era la più cara di tutte: costava in Italia 16.500.000 lire, compreso il condizionatore d'aria. A queste andavano aggiunte 150.000 lire per immatricolazione e collaudo e 319.970 di bollo. In pratica, l'equivalente di nove Alfa Romeo Giulia Super, modello presentato lo stesso anno.

Altra musica oggi: quanti volessero avvicinarsi a una Silver Shadow avranno sicuramente meno problemi economici dei loro padri. "Avevo appena venduto una Fiat 500 Giannini e con i 13.000 euro ricavati ho acquistato la Silver Shadow, anche se poi ho dovuto spenderne quasi altrettanti per ripristinarla" dice il nostro gentleman driver. "Diciamo che il suo prezzo oggi varia tra i 20 e i 25 mila euro se è a posto in tutto. Poi però è importante che sia sottoposta a una manutenzione costante. Se la si trascura, ma

solo in questo caso, arrivano le salassate, soprattutto se si cade in mano a commercianti senza scrupoli. Allora ci vuole un attimo a spendere 10.000 euro per un tagliando. Meglio evitare sempre, quindi, l'acquisto di Silver Shadow trascurate".

#### NON BISOGNA AVERE FRETTA

Quanto a fascino, la Silver Shadow sembra resistere al tempo come poche altre. Lo abbiamo testato in un caldo pomeriggio di fine luglio tra le strade di Milano e con una gita a Villa d'Este. Nel traffico cittadino non la si nota nemmeno troppo: i suoi 5,2 metri di lunghezza o i suoi 1,8 di larghezza non fanno più scalpore come un tempo. Ha poi uno stile ancora molto pulito, lineare, che non la fa sembrare troppo vistosa. Anche il concetto di lusso all'interno è attenuato dal tempo. La ricchezza dell'interno e la leggerezza della guida sono tuttavia un invito a viaggiare senza soste. E il silenzio a bordo è davvero elevato, nonostante qualche scricchiolio dovuto all'età e alle guarnizioni invecchiate. "Un'auto così ovattata non esisteva in quegli anni. E nemmeno così comoda" dice Mauro Borella, che nella vita è, casualmente, un top

#### Stile pulito

La linea ancora sufficientemente attuale della Silver Shadow consente di non dare troppo nell'occhio nel traffico. La lunghissima coda cela un vano bagagli di 580 litri e un serbatoio di 107 litri. Complessivamente, la vettura è composta da ben 80.000 pezzi.

manager di Rolls-Royce Italia. "Con lei bisogna solo viaggiare a velocità da autista, a 120-130 km/h, ma è il suo bello. È l'esatto opposto della macchina sportiva".

La Silver Shadow si guida infatti senza stress, in totale relax e con un confort ancora da prima della classe. L'unica vera attenzione va posta alle distanze di sicurezza: nonostante i freni siano buoni, ci sono sempre più di due tonnellate da fermare (2113 kg per l'esattezza, più il peso dei passeggeri) e quando si viaggia a 120-130 km/h il risultato non è poi così istantaneo. Quando occorresse, invece, basta premere sull'acceleratore che l'otto cilindri di 6,75 litri risponde immediatamente e sfodera i 200 cavalli (mai dichiarati ufficialmente).

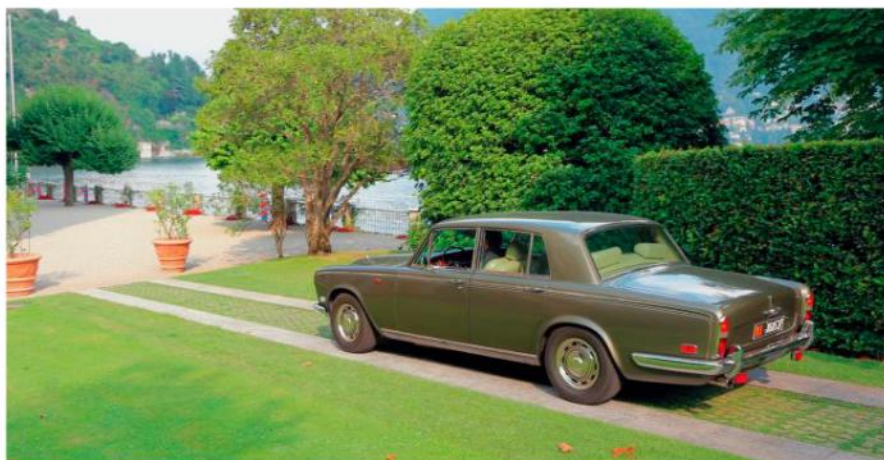


### Confort da regina

A fianco, l'abitacolo regale della Silver Shadow. La strumentazione è ridotta però ai minimi termini e la leva del cambio automatico a tre marce è sul volante. Elevatissimo il confort per l'epoca, con il condizionatore d'aria, i sedili regolabili elettricamente e il regolatore di velocità. La perfetta insonorizzazione consente di godere ampiamente dell'impianto Stereo 8. Con le colonne sonore dell'epoca.



cialmente dalla Casa) con una vivacità inaspettata. "Il massimo del piacere è condurla sulle strade libere, tenendo il sottilissimo volante in bachelite tra il pollice e l'indice di ogni mano, come suggeriva la Casa. Non c'è auto dell'epoca che possa rivaleggiare con lei. Nemmeno la Mercedes 600, l'unica in grado di preoccupare i vertici Rolls-Royce di allora per il livello di qualità raggiunto" sostiene Borella, "La città però non è il suo habitat naturale, meglio evitare le lunghe code per non fare salire troppo le temperature. Quanto ai consumi, la Casa non li dichiarava, non erano un problema per i clienti, ma credo che più di 5-6 km per litro di benzina non li faccia mai". Tutto il resto è vita. **R**





**ANEDDOTI E CURIOSITÀ**

# BATTISTA, FATTI IN LÀ

Il suo processo costruttivo non aveva pari presso le altre Case. Meccanica, legni, pelli, come pure ogni dettaglio, erano sottoposti a controlli ossessivi per garantire una qualità superiore a qualsiasi aspirante concorrente. Così, i facoltosi clienti iniziarono a sedersi al volante



**F**

rank Sinatra e Dean Martin la usavano per andare ai concerti; Andy Warhol (foto 1) ne possedeva una in due tonalità di marrone; Steve McQueen guidava la versione 2 porte nel film "Il Caso Thomas Crown"; Phil Read, pluricampione del mondo di motociclismo, ci andava in circuito, come pure molti suoi colleghi di Formula Uno. Dopo anni di Rolls-Royce guidate quasi esclusivamente dall'autista, la Silver Shadow centrò perfettamente i tempi più moderni, diventando la prima auto di extra lusso abitualmente condotta dal proprietario. Ancora parecchi anni dopo la fine della produzione, la Silver Shadow era la macchina preferita da molti Vip: Lady Diana (2) ne aveva una in uso, ovviamente blindata, ancora negli anni 90.

**IL PUZZLE PIÙ COMPLICATO**

Una macchina normale dei nostri tempi è composta da circa 12 mila pezzi. Nella storia dell'auto poche sono arrivate ad averne 40 mila. Una Silver Shadow è invece costruita con 80 mila parti diverse, quasi incredibile...

**GEMELLE DIVERSE**

"Tibet" e "Burma": questi erano i nomi dei prototipi della Silver Shadow e della omologa Bentley T che, pronti già a fine anni 50, furono oggetto di infinite modifiche e coprirono centinaia di migliaia di km durante i test. John Gaskell, uno dei tester, portò "Burma" anche a Le Mans per alcune prove ad alta velocità (3). Oggi sarebbe impensabile sostenere un periodo di sviluppo così lungo e costoso.

**QUESTA E QUELLA PARI NON SONO**

Nel 1966 in Inghilterra la Silver Shadow costava 6557 sterline, contro le 8926 necessarie per la sua unica avversaria, la Mercedes-Benz

600. La versione Bentley, denominata T (4), costava 60 sterline meno della Shadow, e fu un evidente insuccesso: spendendo quella piccola somma in più l'acquirente otteneva il blasone dello Spirit of Ecstasy invece di quello della "B" alata, allora ritenuto leggermente inferiore. In Italia la Silver Shadow costava come tre Ferrari o come 50 Fiat 500.

**SCHERZI DELLA LINGUA**

Il nome originale della nuova Rolls-Royce sarebbe dovuto essere Silver Mist, ovvero "nebbia d'argento". Purtroppo Mist era troppo simile a una...parolaccia in tedesco (qualcosa come "escremento di animale"). La Germania era (ed è) un importante mercato per la Casa inglese e quindi si decise rapidamente di modificare il nome in Silver Shadow, "ombra d'argento". Per la versione Bentley fu scelta più semplicemente la lettera T, logica conseguenza alla serie precedente S.

**ALLA RICERCA DELLA PERFEZIONE**

Il modello è stato oggetto di una continua, incessante evoluzione nella più tipica tradizione della Casa. Esiste un manuale edito dalla Rolls-Royce che descrive telaio dopo telaio le migliaia di piccole e grandi modifiche applicate durante tutta la produzione, una vera bibbia per gli appassionati.

**TUTTO HA UN PREZZO**

La Silver Shadow è stata una delle prime auto ad essere rivenduta, seminuova, a un prezzo maggiore del listino a chi impazziva per averla subito. Tra fine anni 60 e inizio 70 era talmente desiderata e "à la page" che i tempi di attesa erano cresciuti fino a oltre un anno: ebbero così origine vere e proprie speculazioni.

**MECCANICA LONGEVA**

Il pianale e le parti meccaniche furono utilizzati ancora a lungo dopo la fine della produ-







4



6

zione del modello. Infatti sia le Camargue disegnate da Pininfarina sia le Corniche (coupé e cabriolet), come pure le nuove Rolls-Royce Silver Spirit fino a fine anni 90, hanno continuato a utilizzare la meccanica della Silver Shadow.

### UN'AUTO DAI GRANDI NUMERI

Dal 1965 al 1981 furono costruite 30.057 Rolls-Royce Silver Shadow nelle varie versioni e 2289 Bentley T, per un totale di ben 32.346 automobili. Grazie ai numeri di produzione così esigui, ai giorni nostri la Bentley T è più ricercata della sorella Silver Shadow. A oggi nessun'altra Rolls-Royce o Bentley è stata costruita in numero così elevato. L'ultima Silver Shadow II costava, in Inghilterra, 41.960 sterline, contro le 6557 del 1966.

### LINEE DI ROTTURA

Immaginare un look così moderno e in contrasto con le forme tradizionali delle precedenti Rolls-Royce fu una vera rivoluzione. John Blatchley (5), il designer artefice della linea senza tempo della Silver Shadow, la immaginò avanti di anni luce rispetto ai modelli allora in listino: grandi superfici vetrate e fiancate lisce. L'aspetto snob, imponente ed elegante, ma allo stesso tempo sobrio, diventò un ever green ancora attuale ai giorni nostri.

### LEGGI SCHEDATI

Micky Glynn, l'esperto capo ebanista di Crewe, andava ogni anno in Italia (precisamente a Milano) a scegliere personalmente i legni da utilizzare per le Silver Shadow e Bentley T (6). Per ogni auto costruita veniva conservato un pezzo del legno usato per il cruscotto, con il numero di telaio stampato sul retro, in modo da permettere di ricreare una venatura simile in caso di incidente o rottura di un particolare. Ogni anno Rolls-Royce comperava legni per una superficie pari a due campi di calcio circa; venivano conservati in un'apposita stanza umidificata e a temperatura costante.

### ANIMALI DA RISPETTARE

L'interno in pelle Connolly (6) delle Rol-

ls-Royce e Bentley era ottenuto da circa otto pelli intere, scelte per l'assenza di segni e difetti e provenienti da animali cresciuti in allevamenti privi di reti o filo spinato, contro cui avrebbero potuto ferirsi. Le pelli erano tagliate e cucite interamente a mano. I tappeti in lana d'agnello provenivano invece da Wilton, altro antico fornitore della Casa (7).

### QUALITÀ A QUALUNQUE COSTO

Sulla brochure Rolls-Royce del 1975 c'è una foto della coda di una Silver Shadow in movimento, con il baule semi aperto, dal quale si vede spuntare la testa di un uomo! Nella didascalia sottostante si precisa che lo "sfortunato" è uno dei collaudatori della Casa che sta verificando l'effettiva scomparsa di un rumore che si era manifestato durante la delibera finale dell'esemplare prima della consegna al concessionario...

### AFFIDABILITÀ AL TOP

Ogni cento motori (8) costruiti, tutti testati per ore al banco prima di finire sotto il cofano, ne veniva prelevato uno: era smontato completamente e controllato in ogni sua minima parte. Questo motore non veniva successivamente riassembleato per essere montato su una vettura. Se invece un propulsore dimostrava qualche problema al banco prova, oltre a esso venivano smontati anche quelli immediatamente precedenti e successivi, in modo da verificare un'eventuale presenza di materiali difettosi.

### FORME A RISCHIO

Un'ultima curiosità: ai tempi si lavorava su maquette in cera costruite e modificate a mano. John Blatchley (9), il capo designer, stava dando gli ultimi ritocchi al modello in scala quando la fabbrica chiuse per qualche giorno per le feste natalizie. Al suo ritorno, con orrore, notò che il suo prezioso modello era tutto crepato! Durante la chiusura il riscaldamento era stato spento, facendo così cristallizzare la cera. Fu però sufficiente accendere una stufa nella camera e la cera riacquistò, per fortuna, la sua elasticità. **R**



7



5



8



9









PRIMA RESIDENZA NEL MAINE, USA

# SOGNO DI UNA NOTTE DI MEZZA ESTATE

È ormai sera quando Stefano Centanni, navigando su eBay, s'invaghisce di una roadster del primo dopoguerra all'asta in California; fa la sua offerta e va a dormire. La mattina seguente scopre di essersela aggiudicata. Oggi circola sulle strade milanesi, talvolta anche col buio

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Massimiliano Serra**





**M**ilano, corso Magenta, nei pressi della basilica di Santa Maria delle Grazie; o viale Gorizia, dove si apre la Darsena. È lungo quelle vie che di notte, quando il traffico diviene più rarefatto, può capitare di avvistare una Nash Six Roadster del 1919, gialla e nera. Alla guida, spesso affiancato dall'amico Silvio Riccardi, c'è Stefano Centanni, che dal 2008 ne è il proprietario.

“Era il 9 agosto - racconta - vigilia del mio compleanno, ed ero al mare in vacanza. Dopo cena accesi il computer e mi misi a navigare su eBay, in cerca di qualche macchina interes-

sante. Sul sito americano notai questa Nash, il cui annuncio era corredato da una ricca documentazione fotografica. Era da tempo che avevo voglia di una 'vera' auto d'epoca, da affiancare alle storiche che già possedevo, e questa, apparentemente a posto e con un prezzo abbordabile, sembrava fare al caso mio. Senza illudermi troppo, lanciai la mia offerta, spensì il computer e andai a dormire, poiché non avevo alcuna intenzione di rimanere connesso fino alle 4, l'ora italiana in cui si sarebbe chiusa l'asta. La mattina dopo tornai sul sito, giusto per verificare che quella Nash non me la fossi solo sognata. La macchina c'era ancora e, a sorpresa, me l'ero aggiudicata proprio io. Altro che sogno, quella era realtà... e che realtà”.

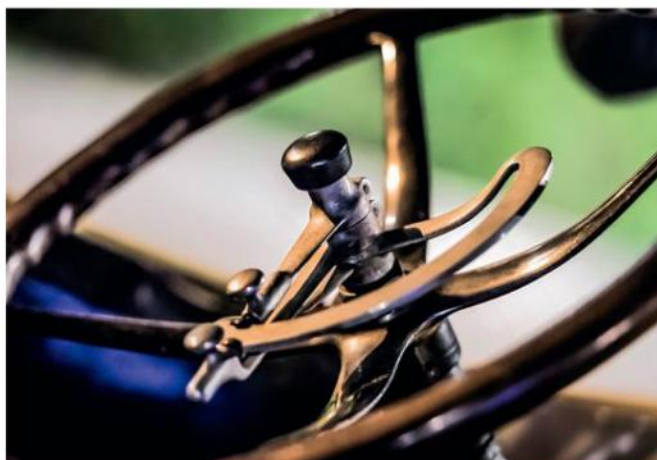
I contatti telefonici col proprietario, un californiano avanti con gli anni che aveva messo in vendita la macchina perché non era più in grado di guidarla, tranquillizzarono Stefano sulla bontà dell'acquisto online e le assicurazioni divennero conferme quando la Nash arrivò in Italia: restaurata 20 o 30 anni prima, era infatti in ottime condizioni e montava ancora la sua targa di prima immatricolazione, del Maine.

La carrozzeria, riverniciata a regola d'arte, non mostrava il minimo segno di corrosione e l'intelaiatura in legno era sanissima. Il rivestimento in pelle dei sedili era stato rifatto, mentre quello dei pannelli porta sembrava essere originale. Sicuramente originali erano an- ➤





Difficile rimanere indifferenti all'apparire, nella notte milanese, di un'automobile in procinto di compiere cent'anni



#### Il diametro agevola

Il grosso volante (in alto) consente la padronanza nelle manovre. La strumentazione (sopra) comprende, da sinistra, il voltmetro, il tachimetro-contamiglia, il manometro dell'olio e l'orologio. Sul mozzo del volante (a fianco) si trovano le leve dell'anticipo e dell'acceleratore a mano. Sul tappo del radiatore (a sinistra) c'è il termometro acqua.



### Equilibrio perfetto

La Nash definiva "Practically vibrationless" ("Praticamente senza vibrazioni") il suo 6 cilindri in linea (a destra), ribadendo il fatto che un motore con questa configurazione è molto equilibrato. La Roadster fu tra le versioni più vendute della Nash Six; bella anche a capote chiusa (sotto).



### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alésaggio 82,55 mm - Corsa 127 mm Cilindrata 4078,20 cm <sup>3</sup> Potenza 55 HP a 2400 giri/minuto Distribuzione a valvole in testa, albero a camme nel basamento Carburatore verticale Marvel Impianto elettrico 6 V.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 3 marce non sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici Straight Side 33 x 4.
<b>Corpo vettura</b>	Roadster 2 porte, 2 posti Telaio in acciaio a longheroni e traverse Scocca in acciaio con intelaiatura in legno Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche long. Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche long. Freni meccanici posteriori Sterzo a vite e settore.
<b>Dimensioni</b>	Passo 3073,4 mm Carreggiata ant./post. 1422,4 mm.
<b>Prestazioni</b>	Velocità oltre 110 km/h.



che il telaio e gli obli in vetro della capote; il telo, che in origine doveva essere in peggioro, era stato invece rifatto con un materiale più moderno. Perfettamente conservati anche i cerchi scomponibili "artillery type", con razze in legno.

In ordine appariva anche la meccanica, valorizzata dal 6 cilindri a valvole in testa, che la Nash aveva introdotto proprio col modello Six, lanciato nel 1918 con la sigla "681"; un motore con caratteristiche sportive, che all'epoca poche vetture americane di serie adottavano e di cui la Casa di Kenosha (Wisconsin) si vantava rispetto alla concorrente diretta Hudson, la quale con la sua Super Six offriva un più economico e tranquillo 6 cilindri a valvole laterali, ma in compenso vendeva la più costosa versione Sedan (berlina chiusa) allo stesso prezzo della Nash Six in versione Touring (torpedo aperta). "Il motore andava in moto con facilità, grazie anche all'avviamento elettrico, di serie sulla Six, e girava regolare, ma almeno il livello dell'olio andava controllato. Facile a dirsi: della classica astina infatti non v'era alcuna traccia. Quello che sembrava un banale controllo di routine assunse i contorni di un problema di difficile soluzione. Solo dopo

varie consultazioni con numerosi esperti scoprii che per verificare la quantità di lubrificante occorreva aprire un apposito rubinetto posto sul carter motore: se gocciolava olio allora era tutto a posto; in caso contrario bisognava rabboccare attraverso una bocchetta posta sul monoblocco".

### PIÙ FACILE DEL PREVISTO

Gli unici problemi hanno riguardato la frizione, che slittava, e il volano che "sgranava", perché la dentatura era usurata. La frizione, monodisco a secco come si usa ancora oggi, è stata revisionata, sostituendo anche il disco con uno compatibile; la corona del volano invece è stata ricostruita a mano da un abile fabbro di Mortara, rimasto tanto soddisfatto del risultato che pare vi abbia apposto la sua firma. Il circuito di alimentazione, a depressione, con il serbatoio principale collocato in coda e un serbatoio "polmone" posto sotto la plancia, analogo a quello di molte vetture coeve a questa Nash, è stato revisionato eliminando anche le perdite e pulendo l'interno dei serbatoi. In fine è stata sostituita la bobina d'accensione. Eseguiti questi lavori, la vettura risultava in piena efficienza, ma di fatto è rimasta ferma in gara-

ge fino al 2014, quando Stefano ha deciso che era giunto il momento di usarla. Dotata delle luci regolamentari, la sua Nash ha superato facilmente il collaudo per l'immatricolazione e al momento è in attesa di ricevere le targhe. Con l'avviamento elettrico, un normale cambio meccanico a cloche e una pedaliera standard (non con l'acceleratore al centro tipo Alfa Romeo coeve, per intenderci), la Nash Six può essere guidata abbastanza facilmente anche da chi non ha troppa dimestichezza con le vetture anteguerra; la regolazione manuale dell'anticipo, tramite l'apposita levetta sul mozzo del volante, e la tecnica della doppietta richiesta dal cambio ovviamente non sincronizzato, operazioni d'obbligo su una vettura del genere, non pongono difficoltà insormontabili e dopotutto fanno parte del gioco. La mole e il peso notevole della Nash Six rendono faticose le manovre, ma in compenso non la fanno sfigurare nei confronti del più grande dei Suv all'ultimo grido. "Anzi", conclude Stefano, "mi sono reso conto che questa automobile così data spesso suscita più curiosità di una Ferrari o di una Lamborghini, anche da parte dei ragazzi". In effetti l'incontro con un'americana del 1919 non è certo cosa da tutti i giorni... **R**







**POTENZA CALIBRATA**

# UN BEL PUNTO DI PARTENZA

Rigida, reattiva, relativamente comoda, questa mitica roadster inglese non è un fulmine di guerra, ma diverte un bel po' chi la guida. Certo, ha alcune lacune tipicamente britanniche, ma che fascino! "La prima di una nuova era", diceva la pubblicità

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Simone Romeo**









**Griglia di sfogo**

Elemento estetico caratteristico della MG A è la griglia di smaltimento del calore posizionata sui parafranghi anteriori. Il cruscotto è semplice, con strumenti e comandi sparsi un po' ovunque, anche davanti al passeggero.





## Ad andatura da passeggio la sensazione è magnifica: capelli al vento sotto il sole e guida in relax. Se si forza un po' il ritmo, occorre però concentrazione

**C**on oltre il 94% degli esemplari costruiti destinati all'esportazione, la MG A è l'auto britannica con la più alta percentuale di produzione inviata all'estero. Pensata soprattutto per il ricco mercato americano, prese il posto della serie T, costruita dagli anni Trenta. Era una spider completamente differente rispetto ai modelli del passato, con una linea moderna e prestazioni di tutto rispetto. Che rappresentasse un nuovo corso per la Casa di Abingdon lo si capiva anche dalla denominazione, che utilizzava la prima lettera dell'alfabeto. Infatti la pubblicità di lancio asseriva che questa MG era "La prima di una nuova era". La A rappresentò anche il primo esperimento di sinergie industriali per

la marca, che apparteneva al gruppo BMC: il suo motore era il nuovo B-Series di 1,5 litri di cilindrata, che venne in seguito utilizzato su molti altri modelli del gruppo.

### TRA CALIFORNIA E VENETO

La nostra protagonista fu una delle prime a uscire dalle catene di montaggio di Abingdon. Identificata dal numero di telaio 10603, è la 502ª prodotta (il 23 novembre 1955). Come gran parte delle MG A, fu destinata al mercato d'Oltreoceano. L'acquirente era un certo Higin Marvyn Leroy di Los Angeles, che la volle in livrea Orient Red, con selleria in pelle nera e tappezzeria rossa. Costui ordinò anche l'hardtop in alluminio, un optional in genere scelto dai clienti che intendevano impiegare la vettura nelle competizioni e che veniva costruito dalla carrozzeria Vanden Plas.

La "10603" ha trascorso i suoi primi 35 anni di vita sotto il sole e nel clima secco della California. Quando viene acquistata nel 1991 da un italiano, Loredano Lepri di Mestre, la MG A è ancora sana nella sua struttura, ma necessita di un approfondito restauro, che viene eseguito dalla Carrozzeria Veneziana di Franco Vettorello utilizzando ricambi originali e vernice alla nitro, conforme all'epoca di produzione.

Il chilometraggio effettivo è sconosciuto, quello che è sicuro è che il motore è stato aperto per la prima volta nel 2007 per una "ripassata" che ha portato alla sostituzione della testata, un lavoro compiuto nell'officina Bissacco di Castelfranco Veneto (TV). Oggi è in ottima forma, come testimonia l'attuale proprietario Marco Aurelio Filippo di Olmo di Martellago (VE). Su strada ha il tipi- ➔



#### Attenti alla pelle screpolata

I sedili della MG A sono rivestiti di morbida pelle, che richiede una cura di bellezza almeno annuale per mantenere l'elasticità ed evitare le screpolature dovute al sole battente. Il bagagliaio risponde alla perfezione alle necessità di una coppia in viaggio per il weekend.





Rispetto alla coeva Triumph TR3 ha meno motore, ma si rivela più confortevole e più facile nel comportamento su strada



Il comportamento delle spider inglesi della seconda metà degli anni Cinquanta: è rigida, reattiva, relativamente comoda. Il motore di 1,5 litri non è particolarmente potente (68 CV effettivi sui primi esemplari, poi saliti a 72 dopo che ne vennero costruite un migliaio di unità), però è elastico.

L'impressione è che i tecnici di Abingdon, per la versione stradale della A, avessero puntato più sulla coppia che sulla potenza assoluta. Questo motore è sfruttabile su qualsiasi percorso ed esprime le sue migliori potenzialità tra i 1500 e i 4500 giri: ai regimi più alti diventa soltanto più rumoroso, ma non spinge affatto con più decisione. Il cambio è una delizia per gli appassionati: secco, preciso, con movimenti della leva corti, ma che richiedono mano esperta. La quarta marcia è un rapporto universale: la si può mantenere fin dalle velocità più basse (attorno ai 40 all'ora) e poi si gioca col gas per riprendere con fluidità.

#### NON AMA L'AUTOSTRADA

La MG A non è un fulmine di guerra: la successiva Twin Cam del 1958 (costruita in soli 2111 esemplari), mossa da un 1600 in grado di erogare 108 CV, è decisamente un'altra macchina, anche se ben più delicata dal punto di vista dell'affidabilità meccanica.

La A è un'auto da passeggio, fatta per divertire con la sua ottima reattività: lo sterzo, pesante in manovra, in marcia è abbastanza diretto. L'inserimento in curva avviene con precisione. Il comportamento nei cambi di direzione è piuttosto rapido, anche se varia in funzione dell'uso dell'acceleratore. Inizialmente sottosterzante, basta mollare il pedale del gas per chiudere la curva con il posteriore. È un divertente gioco di sensibilità di guida, come per tutte le sportive britanniche di quell'epoca. I 70 cavalli circa, quindi, possono bastare anche per un palasport fino. Il merito del comportamento su strada

sincero è del telaio: semplice ma nettamente ribassato rispetto a quello della precedente TF. Il baricentro basso e la leggerezza dell'auto (poco più di 900 kg in ordine di marcia) permettono alla roadster britannica di comportarsi con estrema agilità.

Le sospensioni mostrano la corda quando l'asfalto non è regolare: l'impressione è che vadano subito a tamponare, innescando reazioni anomale che vanno gestite con rapidità mediante lo sterzo. I freni, a tamburo, sono forse la parte più lacunosa di questa spider. Se si utilizzano con troppa foga mostrano presto i propri limiti: il pedale diventa spugnoso, la sua corsa aumenta e gli spazi di frenata si allungano. Bastano però pochi chilometri di riposo per ristabilire la piena efficienza. Come tutti i freni a tamburo, richiedono frequenti registrazioni. Per migliorare il comportamento su strada, pur mantenendolo reattivo, ma riducendo la nervosità, ba-





## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 73 mm - Corsa 88,9 mm  
 Cilindrata 1489 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8,15:1  
 Potenza 68 CV a 5500 giri/min  
 Coppia 10,7 kgm a 3500 giri/min  
 Distribuzione monoalbero,  
 2 valvole per cilindro  
 2 carburatori SU  
 Lubrificazione forzata a carter umido  
 Capacità carter 4,2 litri  
 Raffreddamento ad acqua  
 Capacità radiatore 7,3 litri  
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 35 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 4 rapporti  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto finale: 4,30:1  
 Pneumatici 5,60 - 15  
 Cerchi in lamiera (a richiesta a raggi).

**Corpo vettura** Spider 2 porte, 2 posti  
 Telaio a longheroni  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
 molle elicoidali  
 Sospensioni post. a ponte rigido, balestre  
 semiellittiche longitudinali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni idraulici a tamburo  
 Scatola guida a pignone e corona  
 Serbatoio carburante 45,5 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2388 mm  
 Carr. ant./post: 1216 mm/1238 mm  
 Lungh. 3962 mm - Largh. 1473 mm  
 Altezza 1270 mm  
 Peso a vuoto 890 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 152 km/h  
 Accelerazione da 0 a 100 km/h 17 secondi  
 Consumo medio 10,8 litri/100 km.

## I numeri del successo

Complessivamente la MG A fu prodotta dal 1955 al 1962, in versione spider e coupé, in ben 101.081 unità, di cui soltanto 2111 A Twin Cam e 8719 A 1600 MK2. Le A 1600 prima serie furono 31.501; le restanti 58.750 erano le A con motore di 1,5 litri. Poche le Coupé: 9887 unità.



sta montare pneumatici con carcassa radiale, più moderni degli originali.

Dove la MG A mostra un comportamento meno gradevole è sulle lunghe tratte autostradali: il motore, con i rapporti corti del cambio, è sempre ad alto regime anche ad andature in linea con il Codice e la rombosità diventa fastidiosa. Lo sterzo, poi, alle alte velocità si alleggerisce un po' troppo. Se ci si ostina ad aggrapparsi al volante, farla procedere perfettamente dritta diventa faticoso. In questo caso bisogna invece lasciarle un po' "la briglia sciolta". Più la si lascia fare, più la MG A procede correggendosi da sé.

Insomma, la MG A è una delle più pure roadster del passato: incarna alla perfezione lo spirito di questa tipologia di vetture. E non è un caso fortuito se questa inglesina è assai ricercata dagli appassionati, con quotazioni che ormai superano i 25.000 euro e una tendenza al rialzo costante nel tempo. **R**





L'ULTIMO PIONERE DEL COLLEZIONISMO

# IL CONTE RUGGINE

A Firenze, dove è nato 92 anni fa, è conosciuto con questo nome. Conte lo è davvero: di Tropea, nonché principe di Monte Miletto, tra Campania e Molise. Quanto al "Ruggine"... Ecco chi è l'ultimo dei primi collezionisti di auto italiani. Oltre che uno tra i fondatori dell'Asi, di cui è stato vicepresidente, è l'ideatore del Camet, il club di appassionati toscani

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Alessandro Bianchi**











“**L**a giacca dove la butto?”. La domanda, all'apparenza banale, è invece rivelatrice del modo di vivere di Felice di Tocco, forse l'ultimo tra i pionieri del collezionismo storico automobilistico nazionale rimasto in vita. Trovare uno spazio libero in quello che lui chiama “stabilimenti” (“perché prima ci lavoravo, ora ci passo solo il mio tempo”) non è, infatti, un'operazione facile. Negli “stabilimenti” non c'è più spazio per nulla, e ciò che si aggiunge finisce per sottrarre altro spazio vitale. Oppure diventa parte del pavimento: calpestabile.

Quello che appare al visitatore ha però dell'incredibile. Uno spettacolo per gli occhi. Non è solo il regno di un accumulatore seriale di tutto ciò che appartiene alla storia dell'auto italiana. Coperte da stracci, pezzi di cellophane, carte, cartine stradali, cartoni e quant'altro possa servire a prestare un po' di riparo dall'umidità, ci sono auto che

farebbero la ricchezza di qualsiasi museo. Un garage sorprendente, fuori dal tempo, bellissimo e al tempo stesso assurdo, ricavato tra palazzi anni 60 a due passi dall'Arno, nella periferia Sud di Firenze.

La Itala che ci accoglie per prima è solo un assaggio di quello che ci attende all'interno e nel resto del giardino. È del 1907, un modello identico a quello che ha corso la Pechino-Parigi di quell'anno. Ed è marcante. Butti l'occhio un po' oltre e dietro l'Itala compare una Lancia Delta del 1911, rarissima e in buono stato di conservazione.

Al suo fianco una OM 465 Corsa del 1919. Guardi a destra e, impossibile da raggiungere a causa di una montagna di scatole e ripiani colmi di parti di ricambio, spunta la coda con la pinna centrale di una Lancia Augusta Coupé Bertone del 1935 disegnata da Mario Revelli di Beaumont, un esemplare unico. Guardi a sinistra e da sotto uno strato di coperte occhieggia una Fiat 1400 Cabriolet Printemps Bertone del 1951, altro pezzo unico. Anche le pareti e il soffitto sono stracol-

mi di oggetti. Stessa cosa nel giardino. Al riparo sotto teli di protezione o assi di legno c'è di tutto: auto (ne possiede una quarantina distribuite tra gli “stabilimenti” e alcuni garage in centro città, tra cui Ceirano, Fiat 1500 Cabriolet Viotti, Fiat Balilla Coppa d'Oro, Fiat 501 Torpedo Viotti-Stolfo, il camioncino di Nuvolari...), pezzi di ricambio, motori, sospensioni, differenziali, pneumatici, ruote... Tutti arrugginiti. Una ruggine che ha resistito perfino alla denuncia per inquinamento ambientale di un vicino, ma che l'allora sindaco Matteo Renzi ha respinto nominando quel luogo “patrimonio cittadino”.

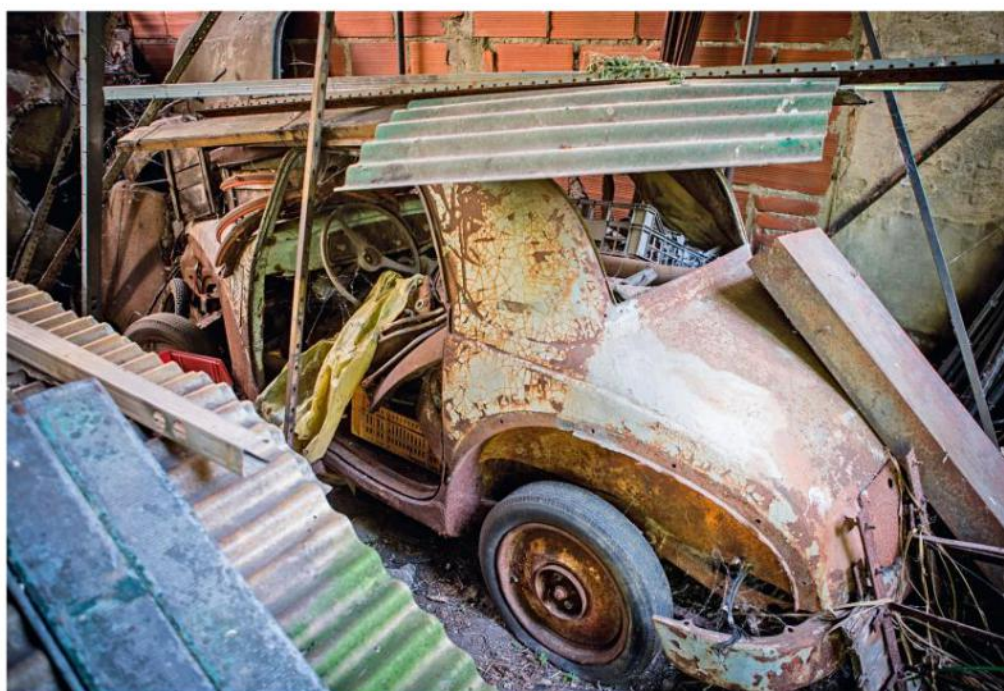
Novantadue anni compiuti, di professione “benestante” (come fino a qualche anno fa era riportato a fianco del suo nome sull'elenco telefonico), il conte di Tocco appartiene a quella categoria di collezionisti che inorridisce solo all'idea di un restauro. A lui le macchine piacciono così, conservate, lasciate come le ha trovate, con la ruggine che ne invade il corpo, ma funzionanti. “La sua più grande soddisfazione è






### L'antro dei sogni

Dall'alto: Itala 35/45 HP tipo Pechino-Parigi del 1907; il cruscotto di un'Alfa Romeo Giulietta Spider e due auto a pedali Giordani; Fiat 500 Sport del 1958 e Fiat 500 C del 1952. Nella pagina a fianco, una Fiat 1400 Cabriolet Printemps Bertone del 1951.



metterle in moto, ricostruire i pezzi da solo, al tornio. Rifaceva tutto lui. "L'officina era qui" racconta la figlia Elena, che lo assiste da sempre nella sua passione. "La collezione non ha una sola vettura restaurata, tuttavia gran parte di essa fino a qualche anno fa era funzionante, fino a quando il conte Ruggine è stato in grado di metterci mano personalmente".

La sua predilezione sono sempre state le vetture italiane d'inizio secolo, fino a 





### Rarità nascoste

Dall'alto a sinistra: la coda di una Lancia Augusta Coupé Bertone del 1935 su disegno di Mario Revelli di Beaumont (esemplare unico); Lancia Aprilia Pinin Farina del '47; il motore di un'Itala. Qui sopra, da sinistra: Fiat Balilla 3 Marce del 1933; Alfa Romeo Giulietta Spider e, seminascosta, Fiat 1500 Cabriolet Viotti 1937. Qui a destra, nascosta dai copertoni, una Fiat Tipo 2B del 1912.







→ quelle degli anni 50 al massimo. Automobili che ha raccolto (nel vero senso del termine) sin dalla giovane età, in periodi in cui questo tipo di collezionismo era ancora agli albori o del tutto inesistente, quando la maggior parte delle persone non sapeva come disfarsi di quelle auto e non immaginava che sarebbe stato più redditizio tenerle da parte, anche se ferme.

Una passione vera la sua, insolita per un giovane che già a 17 anni possedeva nel garage di casa, a Campo di Marte, una Fiat Zero del 1912. Gli fu donata da un amico di famiglia che voleva sbarazzarsene. Ed è così che è nata la sua collezione, con una serie infinita di donazioni. "Quelle che trovo prendevo, anche se cercavo di recuperare i modelli che più mi avevano colpito da bambino. Nel dopoguerra te le regalavano pur di liberarsene. Io poi mi divertivo a smontarle e rimontarle". È andato avanti a raccogliere vetture fino alla fine degli anni 70. Ancora oggi però, quando qualcuno svuotando una cantina trova un pezzo di un'auto vec-

chia e non sa cosa farsene, la lascia dietro il cancello dei suoi "stabilimenti". Lui raccoglie e mette da parte. Ha di tutto. Un mare di ricambi e tutti rarissimi, molti addirittura dei primi del '900. Non ha mai comprato nulla e nulla ha venduto. A tal proposito si ricorda soltanto la vendita del telaio di una Isotta Fraschini a un noto collezionista italiano, ma niente di più.

Oggi è quello che si definisce un arzilla vecchietto, polemico e pugnace come un vero toscano, anche se la memoria inizia a cedere. Tuttavia non ha ancora smesso di aprire tutti i giorni il cancello degli "stabilimenti", come ha fatto ogni giorno per una vita. Alle cinque del pomeriggio toglie la catena che chiude il cancello e riceve gli amici (sempre meno, purtroppo). E nei giorni d'inverno c'è il bidone con le caldarroste che aiuta a riscaldarsi. Contrariamente ad altri collezionisti, gelosi delle proprie vetture e del proprio sapere, di Tocco ha sempre dispensato passione e nozioni tecniche e storiche a piene mani. Un vero nobiluomo dell'auto. **R**

#### In mezzo ai suoi tesori

Una Lancia Delta del 1911 e una Fiat Zero del 1912 (foto sopra).

Il conte di Tocco, 92 anni, fiorentino, ama trascorrere parte delle sue giornate tra le meraviglie accumulate in una vita, in un garage d'aspetto poco nobile, ma stipato di tesori.









LA PRIMA VOLTA DEL CAMPIONE

# IN QUOTA COL COWBOY

“Unisci il gusto della guida al piacere del paesaggio”: è il primo commento entusiasta del grande Arturo Merzario al debutto in una gara di regolarità. Disputata per Ruoteclassiche con l'Alfa Romeo 1900 Sport Spider tra aneddoti e ricordi. Un'edizione della classica dolomitica tra le più riuscite, vinta da Vesco-Guerini


Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



**D**iciamo subito che quella che si è tenuta gli scorsi 24 e 25 luglio è stata una delle edizioni più apprezzate della Coppa d'Oro delle Dolomiti. Una “due giorni” dai ritmi serrati fatta di 13 passi dolomiti, 4 regioni attraversate e 76 vetture in gara per un totale di 509 chilometri di strada suddivisi in tre tappe, inclusa una in notturna. Una gara ambita dai top driver e dai professionisti del cronometro - come testimoniano i nomi nella parte alta della classifica - ma anche da appassionati e collezionisti attratti dalla bellezza dei paesaggi dolomiti.

Per noi, invece, la Coppa d'Oro delle Dolomiti edizione 2015 è stata una storia diversa. Abbiamo corso una gara nel tempo, seduti a bordo di un'automobile che ti fa assaporare un modo di gareggiare antico ed eroico, e al fianco di un pilota che quelle sensazioni - seppur da qualche anno più tardi - le ha vissute e te le racconta come fosse ieri. L'automobile è l'Alfa Romeo 1900 Sport Spider del 1954, per l'occasione numero di gara 38, che il Museo Storico Alfa Romeo ha messo a disposizione dell'equipaggio di Ruoteclassiche; il pilota è Arturo Merzario, 72 anni, uno che nel 1962 è salito su una macchina da corsa e da allora non è più sceso. E che, con la regolarità, non si era finora mai cimentato.

## LA SCOPERTA DELLA REGOLARITÀ

Cortina d'Ampezzo, come d'abitudine, è punto di ritrovo, di partenza e di arrivo della Coppa d'Oro delle Dolomiti. Da qui prendevano inizio (e finivano) anche i 303,8 chi- 



## In gara sotto l'acqua viene fuori il Merzario pilota: imposta le curve, misura le staccate, calibra le cambiate al singolo giro del motore. È un piacere vederlo guidare così

➔ Iometri delle dieci edizioni storiche, quelle dal 1947 al 1956. Confessiamo che prima del via avevamo un certo timore: come avrebbe reagito Merzario ai ritmi della regolarità? Parliamo pur sempre di un campione di velocità, veterano di guida su strada con vetture da corsa che proprio 40 anni fa, nel 1975, vinceva il campionato del mondo con l'Alfa Romeo 33 TT 12, 500 cavalli, ben più di 300 all'ora, sulle strade della Targa Florio. Invece è andata bene. Molto bene. "Unisci il gusto della guida al piacere del paesaggio che ti scorre intorno... niente male!", ci dice già dopo i primi chilometri con aria soddisfatta.

Primi chilometri che bastano a farci capire anche come Merzario sia da subito "attrazione" principale di questa edizione della "Coppa d'Oro". Perdiamo presto il conto degli appassionati che da bordo strada lo riconoscono, lo acclamano e che nei punti di sosta lo aspettano per un autografo o una foto con lui e il suo inconfondibile cappello da cowboy (che indossa ogni volta che ferma le ruote dell'auto). "Alla Targa Florio - ricorda Arturo - i tifosi si buttavano in mezzo alla strada e rimanevano lì fino all'ultimo. Poi si aprivano letteralmente a ventaglio quando eri vicino, ma così vicino da non avere il tempo di realizzare che cosa ci fosse oltre. Buche, dossi, ghiaia: era una sorpresa continua".

Merzario, intanto, prende confidenza con

i pressostati e la vettura. L'Alfa Romeo 1900 Sport Spider è uno dei due esemplari realizzati in versione barchetta della 2000 Sportiva (la firma è sempre di Bertone). Il motore è il bialbero della 1900 portato a 1997 cm<sup>3</sup>, alimentazione singola, 138 cavalli di potenza e oltre 220 all'ora di velocità massima. Lo scarico aperto che sfoga di lato si sente forte e chiaro. In tutti i sensi: la temperatura dentro l'abitacolo raggiunge presto i quaranta gradi, forse di più. Il pavimento e il tunnel della trasmissione s'infuocano: "Con le auto a motore anteriore era sempre così", riattacca Arturo. "Con le Ferrari, le Daytona per esempio, ti bruciavi letteralmente i piedi... e non solo! Col motore posteriore, invece, il problema era opposto: d'inverno i piedi te li congelavi e perdevi sensibilità sui pedali. Come si faceva? Resistevi, e cercavi di ricordarti i movimenti che facevi fino a qualche giro prima. Se poi pioveva e l'asfalto diventava viscido erano guai".

### CORSA BAGNATA

Già, la pioggia. La incontriamo la prima volta il venerdì pomeriggio, alla fine della prima tappa, un attimo prima di cominciare la prova di media sul Passo delle Tre Croci (velocità richiesta 34 km/h). La nostra 1900 è una barchetta da corsa, quindi non ha protezioni e se piove l'acqua te la prendi tutta; "risolviamo" vestendo giacche impermeabili. ➔



**Inarrestabile sotto la pioggia**  
Merzario guida senza sosta, anche sotto l'acqua, sporgendosi oltre il parabrezza che in queste condizioni limita la visibilità. A sinistra, sulla passerella è con Alessandro Casali, patron della gara: "Il mio obiettivo a medio termine è portare la 'Coppa d'Oro' a essere l'evento più glamour fra le gare di regolarità per auto classiche".







### "Special guest"

È stato protagonista assoluto della Coppa d'Oro delle Dolomiti edizione 2015 Arturo Merzario, driver dell'equipaggio di Ruoteclassiche in coppia con il nostro Alessandro Barteletti. Merzario è stato costantemente avvicinato da appassionati per "selfie" e autografi.







➔ Sotto l'acqua emerge l'Arturo pilota. Imposta le curve, misura le staccate, calibra al singolo giro del motore le cambiate. È una forza vederlo guidare così, con quel parabraza di sessant'anni fa, opaco e incrinato, non sufficientemente profilato da proteggerti ma abbastanza alto da sporcarti la visuale. "Ai miei tempi avrei preso un paio di forbici e lo avrei tagliato via", borbotta Merzario sporgendosi oltre, mentre con la mano destra tiene saldo il volante e con la sinistra cerca di proteggersi gli occhi dagli schizzi di pioggia che ci sbattono sulla faccia come lame. Brontola, ma in realtà ci stiamo divertendo da matti. Ha cinquantatré anni di corse alle spalle e la passione del primo giorno: "Quando impugno il volante di queste auto dimentico il presente. Me lo immagino nella loro epoca, e penso agli uomini che le hanno fatte al Portello. Penso a Sanesi, che le mette a punto. Penso alle prestazioni, che erano fuori dal comune".

### IL FASCINO DELLA NOTTE

La seconda tappa inizia - secondo il nostro numero di gara - alle 19.38. Ancora sotto la pioggia, che un'ora più tardi si dà il cambio con la notte. Ci attrezziamo con una luce leggimappa per continuare a seguire le indicazioni del roadbook e affrontare i chilometri di strade mozzafiato che salgono e scendono attraverso il Passo Giau e il Passo Falzarego. "Me la ricordo alla 24 Ore di Le Mans, la notte...", racconta Arturo mentre ci arrampichiamo su per quei tornanti. "Nonostante i turni, girare su quel circuito è un misto di alienazione forsennata e di concentrazione a mille, che se la perdi anche solo per un millesimo di secondo sei fuori. Tu stai guidando a più di tre-

cento all'ora, col volante tra i denti, e ti trovi sulla strada piloti con macchine più piccole a 200 all'ora, ma con il volante tra i denti pure loro. Cerchi di farti strada, ma non puoi pretendere che finiscano in un fosso per far passare te. E magari le vedi all'ultimo, perché ai miei tempi i fari mica illuminavano come quelli di oggi". Viene spontaneo chiedersi se si prova paura in quei momenti. "Di più! E va bene che sia così, perché la paura alimenta il buon senso che è quella cosa che ti fa scegliere un ritmo sufficientemente e costantemente veloce senza esporsi al rischio di incidenti".

### IL FATTORE RESISTENZA

Dieci e trentotto è l'orario previsto per la nostra partenza il sabato mattina. Il percorso questa volta corre verso Ovest, attraversa il Trentino-Alto Adige e passa per Brunico, il Passo Pordoi, il Passo Sella, fino a ridiscendere verso Cortina, valicando di nuovo il Passo Falzarego (questa volta di giorno). Sette ore e mezza di strada: "Nelle gare di durata - ricorda Arturo - io facevo sempre più turni di fila. Non mi stancava guidare per ore, il problema semmai era la posizione di guida. Sì, perché quando ti dovevi dividere l'abitacolo con un altro pilota era sempre un compromesso, al 50% tra te e lui. Io guido alla vecchia maniera, cioè sdraiato, disteso. Con Mario Andretti e Jacques Laffite, che hanno lo stesso stile, era facile. Ma con Jochen Mass, Derek Bell e Vittorio Brambilla, invece, era una discussione continua".

Tra i tornanti e i paesi che attraversiamo, la guida di Merzario è attenta e rispettosa, verso la strada e verso la vettura. Non c'è passaggio pedonale al quale non si fermi e non tira mai il collo alla nostra Alfa del

### Sui gradini del podio

Da sinistra: Andrea Vesco e Andrea Guerini, su Fiat 508 Spider Sport, hanno vinto la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Alle loro spalle Giordano Mozzi e Stefania Biacca su Triumph TR2. Terzi classificati Paolo Gino Salvetti e Bruno Spozio su Alfa Romeo Giulietta Sprint.

1954. "Devi portare rispetto a queste auto. Ti devi ricordare che hanno freni, sterzo e telaio di sessant'anni fa. Quindi devi fare i conti con spazi di arresto e una risposta nei cambi di direzione secondo quelli che erano i canoni degli anni 50". Infatti concludiamo la gara senza alcuna noia meccanica, e con un onesto piazzamento a metà classifica.

Per la cronaca, vincitori dell'edizione 2015 della Coppa d'Oro delle Dolomiti sono Andrea Vesco e Andrea Guerini, su Fiat 508 Spider Sport. Secondi assoluti Giordano Mozzi e Stefania Biacca su Triumph TR2 del 1955, seguiti da Paolo Gino Salvetti e Bruno Spozio su Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1960. La Coppa delle Dame è stata invece assegnata a Dolores Villani e Maria De Stefani su Porsche 356 Cabriolet.

A noi, che ci siamo misurati in piccolo con le situazioni che caratterizzavano (e rendevano uniche, vogliamo aggiungere) le gare di un tempo, resta la soddisfazione di aver "iniziato" Arturo Merzario al mondo della regolarità.

Rientrati a Cortina, con l'espressione del bambino che ha appena scoperto il giocattolo nuovo, la sua prima domanda è stata: "Quand'è la prossima?". Ve l'abbiamo detto che Arturo è un entusiasta. **R**

### Tappa notturna

La suggestiva tappa del venerdì sera ha attraversato il Passo Giau e il Passo Falzarego. Fondamentale, in queste condizioni, l'uso di una luce leggimappa per la lettura del roadbook.



RENÉ PHOTO COLLECTION





### Suggerimenti dolomitiche

Competizione, tecnica, ma anche paesaggi mozzafiato alla base della Coppa d'Oro delle Dolomiti. Tra i partecipanti, sopra da sinistra, la Jaguar XK 120 dell'equipaggio Schneeberger-Schneeberger, l'Austin Mini Cooper S di Nessi-Nessi (prima del Raggruppamento 1962-65), la Bentley 3 Litre di Patron-Scaramuzzi.

## ↓ ALFA ROMEO 4C SPIDER



## NATA OGGI COL SAPORE DI IERI

**Cortina d'Ampezzo** l'abbiamo raggiunta a bordo della nuova Alfa Romeo 4C Spider, che ha fatto poi da apripista alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. La Spider, che ha un tettuccio rimovibile tipo Targa, mantiene inalterata la filosofia della 4C coupé. La posizione centrale del motore, il peso contenuto grazie all'uso di materiali compositi e alluminio (940 kg, ripartiti al 38% sull'anteriore e 62% al posteriore), la potenza (il



1750 turbo eroga 240 CV), lo sterzo diretto e senza servoassistenza, con i controlli del cambio a doppia frizione al volante, regalano sensazioni di una guida autentica e senza filtri. Il rapporto peso/potenza inferiore ai 4 kg/CV si traduce in prestazioni da supercar: 257 km/h di velocità massima e 0-100 km/h in 4,5 secondi. Una sicura instant classic, che costa 75.000 euro.



IN SEIMILA A TORUŃ, POLONIA

# SONO TIPI UN PO' FUORI DI TESTA

Perché per raggiungere la città di Copernico, nel profondo Nord polacco, a bordo di 2700 2 CV tra fine luglio e agosto, con le rotelle tutte a posto non si può essere. Ma le ruote sì, sormontate da più o meno ruggine e fantasia... Tra i "matti" c'eravamo anche noi

Testo di **Roberto Sposini** - foto di **Maurizio Marini**

A

spulciare l'elenco della provenienza dei presenti, viene da stropicciarsi gli occhi dall'incredulità: Finlandia, Egitto, Norvegia, Portogallo, Turchia... Senza

parlare di chi se l'è fatta spedire su un cargo da Australia, Cile, Nuova Zelanda e Stati Uniti. Duemilasettecento auto iscritte e seimila partecipanti sono i dati ufficiali del 21° raduno mondiale delle 2 CV, tenutosi dal 28 luglio al 2 agosto in Polonia, a Toruń, nella città che ha dato i natali a Copernico e che l'Unesco ha voluto includere nel suo "patrimonio" per la bellezza del centro storico.

Sono arrivati qui da 36 Paesi, tutti spinti dal sogno del viaggio, dalla voglia di condivisione, dalla speranza di trovare fra le bancarelle polacche quel raro carburatore Zenith degli anni 50, una pompa della benzina a 20 euro, una portiera ben messa per rimpiazzare quella originale divorata dalla ruggine. O magari un telaio intero, un motore completo e revisionato a 1500 euro. Insomma, pazienza se le auto attese erano 7000 o se le edizioni precedenti, in particolare quella del 2011 in Francia e quella del 2013 in Spagna, avevano battuto il record dei 20mila partecipanti. L'importante è che anche questa 21esima edizione del raduno mondiale delle 2 CV (trovate tutti i dettagli e molte immagini sul sito ufficiale [www.2cvpoland2015.pl](http://www.2cvpoland2015.pl)) sia stata, come sempre, un'occasione per far festa e per rimescolare il colorato popolo dei "duecavallisti". Perché proprio la città di Toruń? Perché ha voluto così l'Amicale Citroën Internationale, una sorta di ente che si occupa delle attività legate alle storiche del Double Chevron. Forse proprio perché è 







**A punto croce**

Una 2 CV completamente rivestita dalla lana riciclata di vecchi maglioni e coperte lavorati all'uncinetto, esposta da un gruppo di appassionati ecologisti. È l'interpretazione del "tema 2 CV" fatta dal campeggio naturalista di Bélézy, Francia. Questa "Deuche" vestita non è che una delle tante "stranezze" avvistate a Torun, durante la 21esima edizione del raduno mondiale delle 2 CV.



## Perché Toruń? Forse perché è la città più bella della Polonia del Nord. Ma per i "duccavallisti" sappiate che il viaggio conta più della meta

### Rappresentanza italiana

Aldo Albarella (qui a destra) con l'inseparabile Asia: "Tenda e 2 CV sono un inno alla libertà, vai dove vuoi, ti fermi dove vuoi". Insieme ad Aldo a Toruń sono arrivati numerosi italiani. Più a destra la colorata sfilata cittadina con le auto dei partecipanti allineate lungo il fiume Vistola. Un accessorio quasi d'obbligo per i lunghi viaggi? Il bagagliaio aggiuntivo appeso al baule posteriore (nella pagina a lato).



➔ la città di Copernico, o perché è di gran lunga la più bella città del Nord della Polonia. Oppure perché... Ma chi se ne importa? Certo, è una meta un po' scomoda Toruń... Per coprire i 1450 che la separano da Milano, ovviamente in 2 CV, abbiamo impiegato tre giorni. Ma per i "duccavallisti" non è importante il dove, quanto il come. Non la meta, ma il viaggio. Li vedi con le loro "lumache di latta" stracarichi di bagagli e con un sorriso a trentadue denti perennemente stampato in faccia. Magari in tre, col cane, le tende, i fornelli, le casse di birra nel cassone di rito appeso al baule e giusto il posto per infilare qualche pezzo di ricambio al ritorno e ti chiedi come diavolo abbiano fatto ad arrivare fin qui dalla Finlandia: "Siamo

in viaggio da quasi 20 giorni, abbiamo investito così le nostre vacanze di tutto l'anno -racconta Aleksandra da Helsinki - da anni non perdiamo un raduno". E se fai loro notare che qui a Toruń l'organizzazione è abbastanza "folcloristica", che l'area campeggio (ricavata in un aeroporto) è priva di illuminazione, che del previsto museo Citroën si sono completamente dimenticati (o meglio, l'hanno trasformato in un tributo last minute alla scarna produzione di auto e moto polacca) e che per mangiare servono le torce per vedere cos'hai nel piatto, ti guardano e fanno spallucce: "Non siamo qui per il confort, in bagno ci andiamo scalzi noi..."

Capito i "duccavallisti", gente tosta! Un popolo decisamente "pop", che se potesse

metterebbe una fascia nera listata a lutto al braccio, con impressa la data del 27 luglio 1990, quando dalla fabbrica Citroën di Mangualde, in Portogallo, uscì l'ultima 2 CV: una Charleston grigia e nera.

### AMORE ETERNO PER LA "DEUCHE"

Non c'è storia: non fa niente se la loro amatissima "Deuche" (contrazione di Deux Chevaux) gli si sgretola in mano, se i parafranghi anteriori cadono a pezzi, se traverse e longheroni del telaio a volte cedono irrimediabilmente tanto da richiedere improvvisate barre di rinforzo: l'auto che hanno prodotto dal 1948 al '90 rimane, insieme all'antitetica DS, la Citroën più amata e iconica della storia. Una Sauss-Ente, serie speciale pro- ➔

## IL VIAGGIO DA MILANO A TORUŃ CON LA 2 CV SOLEIL

### IL VIA DALLA SEDE STORICA A MILANO

Si parte! Milano, via Gattamelata, prime ore del mattino: dalla sede storica di Citroën Italia si muove il mini convoglio con la 2 CV Soleil. Da qui, quasi 1500 km e tre giorni di viaggio per arrivare a Toruń, sede del raduno mondiale. Fresca di restauro, con il 2 cilindri ancora in parziale rodaggio, la 2 CV restaurata per conto di Citroën Italia da Atelier 2 CV di Guido Wilhelm (sotto insieme con Ilaria, del Centro Documentazione Storica) ha percorso i lunghi tratti autostradali tedeschi sul filo dei 110 km/h senza alcun segno di affaticamento.







### IN MARCIA VERSO L'EST

Tra autostrade e strade di campagna la lunga maratona verso la Polonia (da Milano sono circa 1450 km) non ha messo minimamente in difficoltà la nostra 2 CV appena rimessa a nuovo. Nella foto a destra, lo scatto di rito nella centrale Alexanderplatz di Berlino. Una delle tappe di rigore del viaggio.





“Abbiamo investito in questo raduno le vacanze di tutto l’anno” ci dice una coppia arrivata in 2 CV dalla Finlandia: i partecipanti provenivano da ben 36 nazioni



→ dotta per la Germania nel 1987, una Charleston dell’84, una Dolly divorata dalla ruggine e una Cocorico (finta, ma pazienza): al raduno dell’anno le serie speciali vanno forte. E al volante un mondo eterogeneo: dagli ex sessantottini delle rivolte studentesche a quelli del maggio parigino, dai fricchettoni “peace&love” a quelli ancora hippy nell’animo a ottant’anni suonati.

Fino a quelli come noi, che qui ci sono arrivati in polo e jeans in compagnia di una lucidissima e restauratissima 2 CV Soleil bianca e gialla, con tanto di cappello da marinaio dipinto sulle fiancate e un salvagente sul portellone (presentata da Ruoteclassiche sul fascicolo di giugno a pag. 8). E a

quelli come Aldo, che la sua 2 CV la usa tutti i giorni per andarci al lavoro (“non mi costa nulla e la lascio aperta anche di notte”). Chiamatela democrazia signori, o una sorta di Ford T traslata di mezzo secolo.

### DOLCEZZA E SOLE DALL’ITALIA

E i “duccavallisti” italiani? Non potevano mancare nemmeno loro, tutti radunati all’ombra del Tricolore piantato sull’avio superficie del raduno: carovane provenienti un po’ da tutta la nostra Penisola, inclusa la rappresentanza ufficiale del Club 2 CV & Derivate di Beinette (CN), intervenuto con il suo presidente Franco Grosso che ha promosso l’Italia a colpi di dolcezza (distribuen-

do a tutti Nutella e grissini) proprio come meta del raduno mondiale del 2019 (andato invece a Grobnik, Croazia). E poi, come già anticipato, c’era anche l’equipaggio di Ruoteclassiche su una fiammante Soleil, la 2 CV firmata dall’artista Serge Gevin e mai prodotta. Persino troppo “per bene” per l’appuntamento, impeccabile nel suo restauro, quasi un’educanda in un mare di donne visute e segnate dalle rughe. Con i suoi 29 CV e sul filo dei 110 km/h a Toruń è arrivata senza affanno, badando solo al vento laterale e alle salite, i veri nemici naturali della 2 CV su strada. E fra due anni il rito si ripete: i “duccavallisti” si rivedranno in Portogallo, meta del prossimo ritrovo mondiale. **R**

## IL VIAGGIO DA MILANO A TORUŃ CON LA 2 CV SOLEIL

### L’INGRESSO IN POLONIA E L’ARRIVO

A Francoforte sull’Oder, Germania (a destra) la 2 CV Soleil si appresta ad attraversare il ponte che divide la Germania dalla Polonia, dopo aver fatto precedentemente (nell’altra pagina) una pausa nel piazzale della stazione ferroviaria. Non manca molto alla meta finale: da qui, il viaggio prosegue come in una macchina del tempo, dove tutto, dalla gente alle abitazioni, ricorda ancora le atmosfere degli accordi di Danzica, di Solidarność e Lech Walesa. L’arrivo al raduno è un momento di grande gioia collettiva: da qui inizia la festa!







### Campionario di stranezze

Una 2 CV "tagliata e rivista" con due posti in tandem, frutto del fantasioso artigianato tedesco. Un vecchio portellone appena acquistato al mercatino di Toruń e un pittoresco personaggio da 2 CV. Il raduno mondiale è l'occasione per incontrare i tanti volti dei "duccavallisti", un po' hippy di ritorno e un po' fricchettoni.





**OTTONE E NIDO D'APE**

# BENTORNATA ARIA FRESCA

Costruiti per il traffico di tempi ormai lontani e resi spesso poco efficaci dalle incrostazioni, i radiatori delle vetture d'epoca possono rivelarsi inadeguati per la circolazione di oggi. La soluzione migliore è quella di sostituirli con repliche fedeli, che non alterino la storicità

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Fart Radiatori**

**I**l traffico di oggi, che costringe allo stop and go e a lunghe fermate in coda, è il nemico numero uno degli impianti di raffreddamento delle auto d'epoca. Dimensionati per la circolazione di 50, 60 o 70 anni addietro, i radiatori si rivelano inefficienti, penalizzati anche dalle incrostazioni formatesi nel tempo al loro interno.

In passato si usava non di rado l'acqua corrente come refrigerante, che ha certamente lasciato depositi di calcare. Ma anche i liquidi più idonei, specie se lasciati ristagnare, possono aver formato delle morchie. A ciò va aggiunto che molte auto d'epoca sono rimaste ferme per decenni, anche in ambienti poco salubri; di conseguen-

za nei radiatori può essersi formato dell'ossido che, insieme al calcare e alle morchie, potrebbe aver creato incrostazioni impossibili da rimuovere, ma anche punti di corrosione passante, causa di perdite di liquido refrigerante. Con un flusso d'aria ridotto, i canali del radiatore strozzati e magari qualche dispersione, non c'è ventola che possa mantenere la giusta temperatura del motore.

Con il grande caldo, i problemi dovuti all'inefficienza dell'impianto di raffreddamento ovviamente si acuiscono. La soluzione c'è: sostituire il radiatore. Esistono componenti compatibili di concezione più moderna, realizzati con materiali più efficienti, come l'alluminio; in tal modo però il rigore storico va a farsi benedire. Se non si intende fare un uso intensivo o esasperato della propria auto d'epoca, è meglio punta-

re su riproduzioni fedeli sia dal punto di vista dell'estetica sia da quello dei materiali, che per i modelli più datati erano il rame o l'ottone, mentre per quelli più recenti si utilizzava anche l'acciaio.

Per le vetture anteguerra, come la Lancia Augusta che abbiamo scelto quale esempio, occorre affidarsi a specialisti, che realizzano riproduzioni a campione, migliorandone, se possibile, l'efficienza termica; giocando sugli spessori delle alette e sulle di-

## **A nido d'ape**

Il radiatore della Lancia Augusta è del tipo a nido d'ape, come quello della Fiat 508 e di molte altre vetture degli anni 30. A parità d'ingombro, tale conformazione, ispirata a quella delle celle di un alveare, offre la massima superficie di scambio termico.







1

### Tecniche e utensili d'altri tempi

Per creare le ondulazioni sulla lamina d'ottone che costituirà un'aletta si utilizza una rullatrice, con rulli intercambiabili per ottenere sagome e passi differenti (1). Ciascuna "onda" è poi ripassata a mano su una piegatrice (2). I moduli dell'alettatura si ottengono accoppiando, su una

cucitrice, le estremità di due alette simmetriche (3). Cambiando il tipo di rullo, sulla rullatrice si formano le intercapedini (4), che vanno inserite tra le alette, con lo scopo di frenare e distribuire il flusso d'aria (5). Queste lavorazioni sono tutte effettuate su utensili originali degli anni 30.



2



3



4



5

mensioni dei canali, si può infatti aumentare la superficie di scambio.

Il radiatore della Lancia Augusta è in ottone, con un'alettatura a nido d'ape che, a parità d'ingombro, offre la massima superficie di scambio termico.

La lavorazione per riprodurlo, effettuata con utensili d'epoca, prevede la formatura e la cucitura dei vari elementi del blocco radiante (alette e intercapedini); quindi la costruzione delle vaschette, riutilizzando, se è possibile, le staffe e le piastre d'attacco originali. Le parti, fissate su una dima, vengono poi assemblate con saldature a stagno o con brasature Castolin (utilizzando barrette di lega rame-argento). La tenuta del radiatore viene infine controllata riempiendolo con aria compressa fino a un'atmosfera.

Il costo di una lavorazione completa come quella qui descritta è attorno ai 2500 euro, Iva compresa. **R**



6



7

### Sagomate a campione

Le vaschette superiore e inferiore sono realizzate su modello delle originali con lamine di ottone piegate e saldate (6); le nervature sono ottenute sulla rullatrice.

Se è possibile, si riutilizzano le staffe e le piastre di attacco, dissaldandole dal vecchio radiatore. Montati su una dima (7), i componenti poi vengono assemblati con saldature a stagno o brasature Castolin.

Si ringrazia per la collaborazione la Fart Radiatori ([www.radiatoriautodepoca.it](http://www.radiatoriautodepoca.it))



L'ORIGINE DELLA SCARPA DA GUIDA

# IL MOCASSINO SENSIBILE

Non poteva che essere italiano, e appassionato di auto sportive, l'inventore delle calzature pensate apposta per scongiurare "errori" di interpretazione dei pedali. Il trucco? Pellame morbidissimo e suola con la stessa mescola dei pneumatici. Il risultato? Fuori dall'abitacolo erano calzati sia dai piloti, ovvio, sia dai Vip. Gianni Agnelli in primis

Testo di **Roberto Sposini**

**E**rano gli anni Sessanta e molti gentleman driver guidavano calzando elegantissimi mocassini neri con il tacco. Erano scarpe larghe e comode, belle certo, ma spesso inadatte per gli abitacoli delle sportive di allora, angusti e caldi. Serviva qualcosa che facesse "sentire" di più la pedaliera, che eliminasse il rischio di premere il freno al posto della frizione. E che fosse confortevole ed elegante anche una volta scesi dall'auto.

La soluzione? Costruire una scarpa con pellame morbidissimo, cucita con spago resistente e con una suola montata su piccoli tasselli in gomma, fatti della stessa mescola dei pneumatici. Qualcosa che facesse sentire il piede libero e leggero, assicurando anche un'ottima aderenza ai pedali. La ricetta, tutta italiana, arriva nel 1963 per merito del vigevanese Gianni Mostile, appassionato di auto sportive e di scarpe fatte a mano. Lì, nella patria calzaturiera italiana, Mostile si inventa un mocassino flessibile con suola tassellata da gommini. Lo brevetta e lo chiama Car Shoe. La pubblicità dell'epoca aveva un pneumatico sullo sfondo e recitava: "Scarpa speciale per guida. Ottima per fine settimana".

Da allora, che si trattasse di usarle alla guida o per una serata estiva, il passaparola (e la qualità dei pellami e della fattura artigianale) le trasformò nei mocassini più "cool" per decenni. Amato dall'avvocato Agnelli (che si dice ne avesse regalato un



paio a John Kennedy) e da Aristotele Onassis, da personaggi come Roberto Rossellini e da piloti di tutte le scuderie di F.1 (che le calzavano nel dopo gara), il classico mocassino da guida col fondo di gommini conquistò schiere di appassionati e non.

Nel 2001 Car Shoe entra a far parte del gruppo Prada che ne rileva la maggioranza prima e il controllo totale nove anni dopo, con l'impegno di preservare l'heritage del marchio, reintroducendo il vecchio logo del

1963 e l'attenzione ai dettagli e alla qualità voluti dal fondatore.

Da allora, le scarpe "con i gommini" non hanno mai smesso di percorrere chilometri. Nel 2013, in occasione della celebrazione del 50esimo anniversario Lamborghini, Car Shoe lancia un nuovo modello in vitello con il logo della Casa di Sant'Agata Bolognese e diventa la scarpa ufficiale di tutti gli equipaggi del Grande Giro Lamborghini che a bordo di Espada, Gallardo, Aventador





e Miura attraverserà tutta l'Italia. Le scarpe "con i gommini" arriveranno anche al Revival Meeting di Goodwood, con un open air store dedicato agli appassionati di auto d'epoca. L'ultimo avvistamento automobilistico? Nel giugno scorso, sul "set" di "Dolce vita d'estate", l'iniziativa itinerante di Ruoteclassiche che ha visto salire come partner Car Shoe a bordo di una Lancia Aurelia B24 e di un'Alfa Romeo Giulietta Spider per ripercorrere L'Italia di Risi e Fellini. **R**

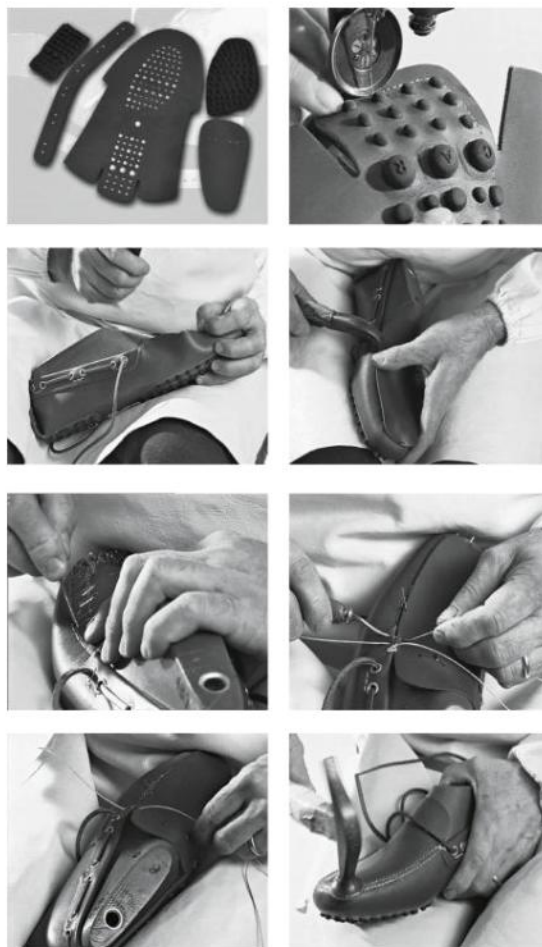
#### Brevetto esclusivo

Correva l'anno 1963 quando il Ministero dell'Industria e del Commercio Italiano riconosceva a Gianni Mostile il brevetto ritratto qui sopra: un mocassino in pelle con suola perforata da minuscoli tasselli in gomma che dava vita al marchio Car Shoe (dal 2001 nel gruppo Prada).

**FATTE A MANO**

## COME DA TRADIZIONE

**Realizzate come un guanto**, con pellami pregiati provenienti dalle migliori concerie europee, le iconiche "driving shoe" mantengono inalterate nel tempo le loro caratteristiche di confort e praticità. Come fanno? Il segreto è nella lavorazione tubolare effettuata ancora completamente a mano, utilizzando 4,85 metri di spago inglese, mentre la tomaia viene perforata per alloggiare i gommini che poggiano su una sottile base di gomma costruita con la mescola dei battistrada dei pneumatici. Ancora oggi, come negli anni Sessanta, la tomaia viene forata e cucita esclusivamente a mano da un artigiano, richiedendo ben 160 impunture. Alla tradizione si è aggiunta recentemente una novità: si chiama Made to Order (MTO), un programma che offre al cliente la possibilità di creare la propria "driving shoe" scegliendo tra quattro diversi materiali (struzzo, Cordovan, coccodrillo e coccodrillo seta) e fra più di trenta varianti di colore. Lo speciale packaging include un tendi scarpe in legno di cedro e la possibilità di personalizzare gratuitamente le calzature con un lettering dedicato.





L'APPUNTAMENTO DELL'ANNO

# È ANCORA ETÀ DELL'ORO

Circa 800 auto aggiudicate in quattro giorni, 358 milioni di dollari spesi dai collezionisti e percentuali di vendita intorno al 90% sono il risultato sensazionale delle aste di Ferragosto in California. Confermata la tenuta del mercato. Con qualche sorpresa e ripensamento

Testo di **Gilberto Milano**

**T FERRARI 250 LM, 1964**

Stima d'asta **NON DICHIARATO**

Venduta a € **15.715.000**

RM Sotheby's, Monterey, 13 agosto

La prima delle più care nella settimana di aste a Monterey. E la meglio conservata delle 32 esistenti. Ha fatto parte della collezione Matsuda prima di passare al The Pinnacle Portfolio.



**I**l risultato più clamoroso l'ha realizzato RM Sotheby's, con la vendita di 126 vetture per un totale di circa 154 milioni di euro (con ben 35 lotti aggiudicati sopra il milione di dollari).

Più di 114 milioni di euro li ha realizzati anche Gooding & Co., che ha venduto 115 dei

129 lotti offerti. Altri 42 milioni li ha fatturati Bonhams e a scalare Mecum, Russo & Steel e Rick Cole. Il totale (circa 358 milioni di euro) tuttavia è inferiore, anche se di poco, a quanto venduto lo scorso anno (393 milioni di euro).

Un segnale di stabilizzazione del mercato, che pare stia diventando più razionale per le decisioni di acquisto nella fascia alta dell'offerta. Un po' di sofferenza viene registrata in-

vece sulle vendite delle auto anni 50 e 60, che non stanno ottenendo significativi apprezzamenti (in particolare Porsche 356 e 911 degli anni fino al '73); bene invece le Porsche successive, Turbo raffreddate ad aria in particolare. Stabili le Ferrari dell'epoca d'oro del Drake (Daytona, Dino 246) e in crescita quelle più recenti (F40, 288 GTO, 308 e 328, Testarossa). Bene anche le youngtimer (BMW M3 e Porsche 959 su tutte).

**R**



**2****2 ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SPIDER, 1934**Stima d'asta € **510.000 - 690.000**Venduta a € **426.126**

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Ultima creazione di Vittorio Jano, fu presentata al Salone di Milano del 1934. L'esemplare proposto è frutto di una meticolosa ricostruzione eseguita da Dino Cognolato sulla base di fotografie storiche.

**4 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA SPECIALE BERTONE, 1962**Stima d'asta € **12.800.000 - 14.700.000**Venduta a € **14.732.000**

Gooding &amp; Co., Pebble Beach, 15 agosto

Fra le poche Ferrari marchiate Bertone.

Un esemplare unico definito unanimemente

un capolavoro del design italiano anni 60. La firma è di Giugiaro. All'asta per la prima volta.

**4****3 MASERATI A6 1500 BERLINETTA, 1949**Stima d'asta € **360.000 - 450.000****INVENDUTA**

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Niente di fatto nonostante una stima d'asta

contenuta per questa elegante e sofisticata

berlinetta firmata da Pinin Farina,

la nona prodotta delle 61 costruite tra il 1947 e il 1951.

**3****5 FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA SWB, 1961**Stima d'asta € **14.285.000 - 16.000.000**Venduta a € **15.027.000**

Gooding &amp; Co., Pebble Beach, 16 agosto

Il fatto che non sia del colore originale

(blu con interno rosso) sembra aver penalizzato un

po' la sua quotazione. Resta comunque una spider da sogno, soprattutto coi fari carenati e l'interasse corto.

**6 FIAT 8V SUPERSONIC GHIA, 1953**Stima d'asta € **1.700.000 - 2.200.000**Venduta a € **1.635.135**

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Presentata al Salone di Ginevra del 1954 è una

delle 15 Supersonic realizzate da Ghia su disegno

di Giovanni Savonuzzi (autore anche

della Cisitalia 202) utilizzando

un telaio Fiat 8V.

**6****5****7 FERRARI 410 SUPERAMERICA, 1957**Stima d'asta € **4.600.000 - 5.500.000**Venduta a € **4.542.000**

Gooding &amp; Co., Pebble Beach, 15 agosto

Una delle sei 410 Superamerica SWB II serie costruite.

Il design è di Pinin Farina. La vettura è stata acquistata

nuova dallo Scà di Persia per la principessa Soraya.

Pluripremiata nei concorsi di eleganza.

**7****8****8 SIATA 208 S SPORT, 1953**Stima d'asta € **1.000.000 - 1.200.000**Venduta a € **966.216**

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Specializzata nella costruzione di auto sportive su base

Fiat, la Siata ha realizzato il modello 208 utilizzando il

motore della 8V, portato a 120 CV e capace così

di raggiungere agevolmente i 200 km/h.





9

**9 JAGUAR XK 120 SUPERSONIC GHIA, 1952**

Stima d'asta € 1.700.000 - 2.200.000

Venduta a € 1.840.000

RM Sotheby's, Monterey, 14 agosto

Lo stile Supersonic, allungato e filante, applicato a una delle più famose sportive inglesi. La firma di Ghia, su disegno di Giovanni Savonuzzi, è inconfondibile e il risultato attraente.



10

**10 MASERATI MEXICO, 1967**

Stima d'asta € 92.000 - 130.000

Venduta a € 113.963

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Una delle 480 Mexico realizzate. Il nome è in onore della vittoria di John Surtees nel G.P. del Messico del 1966. Monta un motore V8 da 286 CV e vanta un'elegante linea coupé a quattro posti.



11

**11 FERRARI 250 GT BERLINETTA**

COMPETIZIONE, 1959

Stima d'asta € 8.300.000 - 11.000.000

Venduta a € 7.680.180

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Star dell'incanto di Bonhams, vanta un pedigree sportivo interessante anche se non clamoroso. Al suo attivo diverse vittorie in Usa e piazzamenti in Europa.



12

**12 LANCIA AURELIA B24S SPIDER, 1955**

Stima d'asta € 1.700.000 - 2.200.000

Venduta a € 1.759.000

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Uno dei capolavori di Pinin Farina, è appartenuta a Lou Brero, top driver Usa. Si distingue dalle altre B24S destinate al mercato americano per la sua importante storia sportiva. E per l'impeccabile restauro.

**13 TATRA T87, 1948**

Stima d'asta € 140.000 - 180.000

Venduta a € 117.800

RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto

Basata sugli studi aerodinamici di Paul Jaray, un pioniere nel campo dell'aerodinamica, è una delle più originali e avanzate vetture della sua epoca. Il design è del geniale Hans Ledwinka.



13

**14 FERRARI ENZO, 2005**

Stima d'asta € 3.700.000 - 5.500.000

Venduta a € 5.400.000

RM Sotheby's, Monterey, 13 agosto

Dono di Luca di Montezemolo a papa Wojtyła, è l'ultima delle 400 prodotte e l'unica con sedili Daytona e alcuni dettagli esclusivi. Ha più che triplicato la precedente quotazione



14





15

**15 MERCEDES 280 SE 3.5 CABRIOLET, 1971**

Stima d'asta € 250.000 - 320.000

Venduta a € 282.432

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Bellissimo esemplare, in gran parte in condizioni originali, in un'elegante combinazione di beige chiaro e marrone scuro.

Monta cambio automatico, aria condizionata, radio Becker.



16

**16 FERRARI 275 GTB, 1966**

Stima d'asta € 3.300.000 - 3.800.000

Venduta a € 3.535.700

RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto

Realizzata da Scaglietti, è una delle nove 275 GTB "long nose" prodotte.

Il telaio n. 08517 dispone di due specifiche molto rare: i sei carburatori Weber e la carrozzeria in alluminio.



17

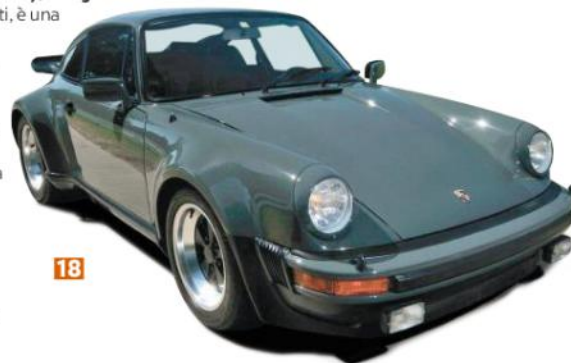
**17 MASERATI 450 S, 1957**

Stima d'asta € 670.000

**INVENDUTA**

Rick Cole, Monterey, 13-15 agosto

Non ha raggiunto il minimo richiesto questa famosa e rara Maserati ufficiale guidata anche da Moss, Jenkinson, Fangio e Trintignant. La più veloce degli anni 50, una delle quattro costruite.



18

**18 PORSCHE 911 TURBO (930), 1976**

Stima d'asta **NON DICHIARATA**

Venduta a € 1.741.000

Mecum, Monterey, 13-15 agosto

Record mondiale per questo modello del 1976.

La ragione è tutta nell'effetto McQueen, ovvero la rivalutazione folle di tutto ciò che è appartenuto alla famosa star hollywoodiana scomparsa nel 1980.



19

**19 JAGUAR C TYPE LIGHTWEIGHT, 1953**

Stima d'asta € 8.250.000 - 11.000.000

Venduta a € 11.786.000

RM Sotheby's, Monterey, 14 agosto

Con una quotazione andata ben oltre le più rosee previsioni, è la seconda delle tre Works Lightweight costruite. Oltre che la Jaguar più cara tra quelle vendute in un'asta.

**21 FERRARI 275 S/340 AMERICA, 1950**

Stima d'asta € 6.800.000 - 9.200.000

Venduta a € 7.120.500

RM Sotheby's, Monterey, 14 agosto

Una delle due sole 275 S barchetta costruite.

Ex Scuderia Ferrari, è la prima con motore Lampredi da gara. Con lei (telaio n. 0030 MT) hanno corso Alberto Ascari, Giovanni Bracco e i fratelli Marzotto.



**20 FERRARI 250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE TOUR DE FRANCE, 1956**

Stima d'asta **NON DICHIARATA**

Venduta a € 11.785.000

RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto

È la vettura che ha vinto il Tour de France del 1956

e che ha dato il nome alla stirpe

delle TdF. Ex proprietà

di Alfonso de Portago.



21





**22 FERRARI F40 LM, 1994**  
 Stima d'asta € 1.800.000 - 2.300.000  
 Vendita a € 2.946.000  
 RM Sotheby's, Monterey, 13 agosto  
 Prezzo record per questa F40 da competizione, la diciottesima delle 19 realizzate da Michelotto con specifiche Le Mans. Non ha mai corso. Il motore 3 litri V8 biturbo da 720 CV la spinge fino a 330 km/h.



**23 MASERATI GHIBLI SPYDER, 1968**  
 Stima d'asta € 1.100.000 - 1.650.000  
 Vendita a € 840.000  
 RM Sotheby's, Monterey, 14 agosto  
 Una delle Ghibli più significative, la prima delle versioni Spider. Un capolavoro introdotto da Ghia al Salone di Torino del 1968 su disegno di Giorgetto Giugiaro. Una delle 118 prodotte.

23



24

**24 BIZZARRINI P538, 1976**  
 Stima d'asta € 650.000 - 825.000  
**INVENDUTA**  
 RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto  
 Troppo alta la richiesta per questa Bizzarrini. Si ritiene che appartenga alla piccola serie costruita dieci anni dopo le vetture originali con la supervisione del celebre ingegnere toscano.



25

**25 SIATA DAINA GRAN SPORT, 1952**  
 Stima d'asta € 230.000 - 300.000  
 Vendita a € 320.000  
 RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto  
 Risultato record per questa elegante e rara GT italiana costruita dagli Stabilimenti Farina, prodotta in meno di 30 esemplari. Nel 2011 ha subito un restauro minuzioso per riportarla a come era in origine.

**CALENDARIO ASTE**

**SETTEMBRE**

- 3 AUCTIONS AMERICA - AUBURN FALL (USA)**  
 All'Auburn Auction Park, nell'Indiana.  
[www.auctionsamerica.com](http://www.auctionsamerica.com)
- 5 BONHAMS - THE BEAULIEU SALE (GB)**  
 Al National Motor Museum di Beaulieu, nei pressi di Southampton.  
[www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)
- 7 RM AUCTIONS & SOTHEBY'S - LONDON**  
[www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)
- 12 BONHAMS - THE GOODWOOD REVIVAL SALE (GB)**  
 In occasione del Goodwood Revival Meeting, nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra.  
[www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)
- 26 COYS - IAA FRANKFURT MOTORSHOW (D)**  
 In concomitanza con la fiera di Francoforte.  
[www.coys.co.uk/coys-cars.php](http://www.coys.co.uk/coys-cars.php)

**TOP TEN - LE PIÙ CARE DI MONTEREY**

1964 Ferrari 250 LM	€ 15.715.000 (RM)
1961 Ferrari 250 GT Spider California SWB	€ 15.027.000 (G)
1962 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Speciale	€ 14.732.000 (G)
1998 McLaren F1 LM	€ 12.228.000 (RM)
1953 Jaguar C Type Works Lightweight	€ 11.786.000 (RM)
1956 Ferrari 250 GT Berlinetta Comp. TdF	€ 11.785.000 (RM)
1982 Porsche 956	€ 9.035.000 (G)
1959 Ferrari 250 GT Berlinetta Competizione	€ 7.680.180 (B)
1959 Ferrari 250 GT Spider California LWB	€ 7.590.000 (RM)
1950 Ferrari 275 S/340 America	€ 7.120.500 (RM)

**26 CHEVROLET CERVI, 1960**  
 Stima d'asta € 1.200.000 - 1.850.000  
**INVENDUTA**  
 RM Sotheby's, Monterey, 14 agosto  
 Il più importante veicolo General Motors mai offerto in asta. Il nome sta per Chevrolet Engineering Research Vehicle (Cerv): fu utilizzato come banco prova per lo sviluppo della Corvette.

26





27



**27 BENTLEY S1 CONTINENTAL  
DROPHHEAD COUPÉ PARK WARD, 1956**

Stima d'asta € **825.000 - 1.100.000**

Venduta a € **1.031.000**

RM Sotheby's, Monterey, 15 agosto

Prezzo altissimo per la Bentley più desiderata degli anni 50, veloce, lussuosa e molto confortevole. Questo è uno dei soli 31 esemplari con guida a sinistra.

**28 FERRARI 250 GT SPIDER**

CALIFORNIA LWB, 1959

Stima d'asta € **8.250.000 - 10.000.000**

Venduta a € **7.590.000**

RM Sotheby's, Monterey, 13 agosto

Modellata da Scaglietti, è giudicata con la sorella SWB come la più sexy delle Ferrari. Una spider da sogno sportiva ed elegante che solo pochi fortunati hanno potuto guidare. È la ventitreesima di 50 prodotte.



28



**29 FERRARI 212 INTER CABRIOLET, 1951**

Stima d'asta € **2.200.000 - 2.600.000**

Venduta a € **1.981.981**

Bonhams, Quail Lodge, 14 agosto

Insolita come Ferrari, è una originale versione cabriolet della 212 Inter; il 16° di 78 esemplari Inter costruiti e il primo dei quattro allestiti da Vignale.

29

Monta un V12 di 2,5 litri.



30

**30 PORSCHE 956, 1982**

Stima d'asta € **6.400.000 - 8.250.000**

Venduta a € **9.035.000**

Gooding & Co., Pebble Beach, 15 agosto

La più vittoriosa fra le 956 ufficiali. Tra i suoi numerosi successi figura la 24 Ore di Le Mans del 1983. Quella ottenuta è la più alta quotazione mai raggiunta da una Porsche.

**↓ IL 26 SETTEMBRE**

## L'INCANTO DI FIRENZE

Anche l'Italia avrà la sua asta autoctona di auto storiche e automobilia di prestigio. Si terrà a Firenze il prossimo 26 settembre, organizzata dalla Galleria Pananti, Casa d'aste fiorentina specializzata in opere d'arte. In vendita una quarantina di auto d'epoca e numerosa automobilia. Tra le auto, una Siata Daina Gran Sport del 1951, stimata dai 220.000 ai 250.000 euro (foto a destra); un'Alfa Romeo 1900 C SS del 1957 (€ 150.000 - 170.000); una Fiat 1100 E Ghia del 1953 (€ 120.000 - 140.000, foto qui sotto) e una Tiga-Cosworth Le Mans del 1981 (€ 130.000 - 150.000). Per l'automobilia: lotti riguardanti diplomi, riconoscimenti e oggetti appartenuti a Luigi Musso; un "blueprint" della Ferrari Daytona di Pininfarina, con la parte anteriore aggiornata da Enzo Ferrari; le veline originali del discorso letto da Enzo Ferrari per la laurea honoris causa in Ingegneria attribuitagli dall'Università di Bologna e molto altro ancora. L'appuntamento è per sabato 26 settembre, ore 12, presso l'Hotel Il Mulino, via di Villamagna 119, Firenze. [www.pananti.com](http://www.pananti.com)





**DAL 22 AL 28 GIUGNO**

# Vent'anni in Barchetta

*L'anniversario dell'ultima spider di casa Fiat celebrato con un lungo tour da Napoli a Torino*

**L'ultima spider** costruita da Fiat nacque nel 1995: il Barchetta Club Italia - nato quasi per scherzo nel 2000 da un gruppo di amici - ha voluto omaggiare il doppio anniversario del ventennio del modello e dei quindici anni del club con un raduno speciale. La spider, scaturita dalla matita del designer greco Andreas Zapatinas, fu sviluppata sul pianale della Fiat Punto del 1993 (progetto 176), richiamando gli stilemi delle barchette Sport degli anni 50. Prodotta fino al 2005 in 57.000 esemplari dallo stabilimento Maggiore di Chivasso (TO), a eccezione degli ultimi duemila prodotti a Mirafiori, la piccola spider ancora oggi non passa inosservata. La formula scelta per il raduno è stata quella di un tour alla scoperta dello Stivale, iniziato lunedì 22 giugno partendo da Napoli e terminato domenica 28 a Torino. Dopo la visita della città partenopea, le Barchetta si sono trasferite a Roma; il giorno dopo partenza verso Maranello, con visita al Museo Ferrari, e fine della giornata sul Lago di Garda. Giovedì, piazza Brà di Verona, davanti all'Arena, è stata riempita da una fila variopinta di Barchetta. La tappa successiva, venerdì, si è svolta da Verona a Torino, per recarsi al Lingotto, sede storica di Fiat. Sabato è stato visitato il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, con successiva esposizione nel salotto buono di Torino, la centralissima piazza Vittorio Veneto. La cena di gala, al Circolo Canottieri Caprera di Torino, ha avuto come ospiti e soci onorari gli artefici del progetto Barchetta: Andreas Zapatinas (designer), Bruno Maggiore (titolare dell'omonimo stabilimento), Claudio Fusaro (direttore tecnico) e Attilio Pecorelli (capo progetto). Il raduno si è concluso domenica con la visita guidata del Centro Storico Fiat. La carovana di 120 vetture si è poi trasferita al Mirafiori Motor Village di Torino, dove è stato possibile provare l'ebbrezza di diversi giri sulla Pista Test di Mirafiori, passando all'interno dello stabilimento: il modo migliore per concludere un raduno. Sorprendente che, sebbene la Barchetta non abbia ottenuto grossi numeri di vendita all'estero, quasi metà dei partecipanti fossero stranieri (olandesi, francesi, svizzeri, tedeschi, belgi, inglesi, greci, austriaci e una coppia di giapponesi), rendendo la definizione "Raduno internazionale" non solo un vezzo. **P.M.**







## ↓ BIANCHINA CLASSIC CLUB

### RITORNO A SAN MINIATO

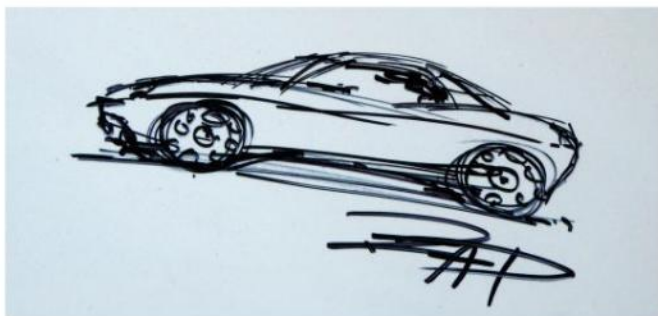
Per rievocare il primo raduno storico di San Miniato (FI) del 1990, il Bianchina Classic Club organizzerà il 19-20 settembre, in collaborazione con il Comune di San Miniato, un raduno internazionale riservato alla piccola di Desio. Il ritrovo degli equipaggi provenienti da tutta Italia ed Europa sarà sabato 19 settembre a Montecatini Terme con escursioni a Montecarlo di Lucca e Vinci. Sabato sera durante la cena di gala presso l'Hotel Biondi di Montecatini verranno eletti "Miss e Mister Bianchina 2015". Le iscrizioni si chiuderanno il 10 settembre. Per informazioni ed iscrizioni: Bianchina Classic Club - Via Leonardo da Vinci 9 - 20082 Binasco, tel. e fax 02 9054964 - 333 21168519 - [info@bianchina.it](mailto:info@bianchina.it)



## ↓ ASSISI E DINTORNI

### C'È UNA MATTA SUI GRADINI

Il raduno annuale del Registro Alfa Romeo Matta si è svolto in Umbria, seguendo le orme di una Matta particolare, il prototipo "50001" che fu approntato per le prove valutative dell'Esercito Italiano "fomentate e dirette" dal colonnello Garbari e fu guidato dal compianto Guido Moroni proprio in quella storica serie di foto in cui la Matta è ritratta durante la salita e la successiva discesa di una delle più famose scalinate al mondo, quella della basilica di Assisi. I "mattisti" si sono ritrovati a Foligno per raggiungere poi Spello per cena e sosta notturna. Il giorno successivo le Matta si sono inerpicate lungo una carrareccia che porta in cima al Monte Subasio, che domina i dintorni con splendida vista sui borghi medievali nei paraggi di Assisi, Spello e Foligno. Giunti ad Assisi per toccare l'apice del raduno, la rievocazione della salita sulla scalinata, i "mattisti" hanno parcheggiato le loro fuoristrada: solo un esemplare aveva ottenuto la necessaria dispensa per la scalata della scalinata della basilica di Assisi, come sessantacinque anni fa. La salita, tra lo stupore dei pellegrini in visita, non è stata facile, sugli stretti e ripidi scalini in pietra. Di seguito, i partecipanti hanno visitato il sito religioso e la città di Assisi. Il giorno successivo il raduno è proseguito alla scoperta dei magnifici piccoli borghi umbri, con inevitabili e abbondanti assaggi dei celebri prodotti tipici di quella terra. [www.registroalfaromeomatta.it](http://www.registroalfaromeomatta.it) P.M.





4 - 5 LUGLIO

# Youngtimer BMW sulle Dolomiti

*Weekend d'alta quota per settanta equipaggi, all'insegna del piacere di guida*

Anche il meteo ha dato il suo importante contributo, il 4-5 luglio, per la quinta edizione del raduno dolomitico BMW: uno splendido sole ha accompagnato la lunga carovana di vetture che ha attraversato passi e valli del Trentino-Alto Adige per il quinto appuntamento annuale del BMW Youngtimer Club Italia. Al raduno hanno preso parte trentacinque auto, dalla rara e preziosa 507 all'Alpina B9 di un socio giunto appositamente dalla Danimarca, passando per 633 e 635, 733, 750 iL, 320 iS, M3 serie E30 ed E36 e un'instancabile classic come la Alpina B3 S. Pertanto si è trattato di una valida rappresentanza di BMW youngtimer, con qualche gradito "fuori quota". Settanta amici hanno condiviso due giorni di "sheer driving pleasure", attraverso strade famose e panorami mozzafiato: sabato si è partiti da Pergine (TN) per affrontare subito il tracciato della Levico-Vetriolo, cronoscalata stretta e tortuosa, per poi salire i passi Manghen e Sella. Dopo una breve sosta si è ripartiti per il classico giro invernale "sciistico" del Sella Ronda: passi Gardena, Campolongo, Pordoi, attraversando Corvara e Arabba e, a seguire, la Val Gardena e l'Alpe di Siusi dove si è tenuta la sosta notturna. Domenica mattina rifornimento e via verso Collalbo, San Genesio e Meltna, su strade in gran parte fuori dalle classiche rotte battute dai turisti.



**BMW CLUB E21 E30 ITALIA**

## WEEKEND IN BAVIERA

Il 3 luglio 1975, presso la sede BMW di Monaco di Baviera, fu presentata la prima generazione della Serie 3: la E21. Per celebrare il quarantesimo anniversario di un evento che ha segnato la storia della Casa tedesca, il BMW Club E21 E30 Italia ha organizzato un tour in Baviera. Il viaggio si è svolto tra venerdì 3 e domenica 5 luglio attraverso Svizzera e Austria; l'intera giornata di sabato è stata dedicata alla visita del museo BMW e del BMW Welt; la domenica mattina la carovana si è spostata a Wolfegg per visitare il museo Busch, piacevole sorpresa per chi non lo conosceva. Fritz Busch è stato un famoso giornalista e scrittore del settore dell'automobile, protagonista di grandi viaggi in tutto il mondo. La struttura espositiva da lui fondata raccoglie circa duecento auto e moto, collocate in un'originale ambientazione che cerca di ricostruire il periodo storico in cui ciascun mezzo è "vissuto".

[www.clube21e30italia.it](http://www.clube21e30italia.it)

P.M.







CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

# Ischia: sole, mare e belle auto

*Sfilate, mostre statiche e due raduni nelle location più suggestive dell'isola*

Tra cultura, sport, relax e mondanità, il doppio evento estivo del Classic Car Club Napoli ha registrato il record di partecipazione, in un'atmosfera di passione ed amicizia. È stata una settimana densa di emozioni quella trascorsa da ottanta equipaggi a Ischia dal 26 luglio al 2 agosto. La manifestazione ischitana prevedeva sfilate e mostre statiche nelle location più belle dell'Isola Verde e due differenti raduni. Fra le protagoniste del primo - la 18ª edizione de Il Triangolo d'Oro - c'era un'Alfa Romeo 6C 1750 del 1931, accanto a due Fiat Balilla Coppa d'Oro (del 1933 e del 1935) e a una De Soto K6 Roadster del 1930, mentre la più anziana del parterre è stata l'Itala 56/A del 1923. In passerella anche una Lancia Augusta Spider del 1936, insieme con una folta rappresentanza di marchi inglesi (Jaguar, Austin Healey, MG, Triumph ed AC), tedeschi (Porsche, Mercedes-Benz e Volkswagen), francesi (Peugeot e Simca) e italiani (Alfa Romeo, Lancia e Fiat). La seconda kermesse - Ischia in Rosso, alla sua 13ª edizione - ha riunito invece trenta creature del "Drake", a descrivere l'epopea del Cavallino rampante dagli anni 80 a oggi.

P.M.



## CLUB JESINO MOTO AUTO D'EPOCA

# A JESI PER UNA STORICA INCORONAZIONE

**Cultura e storia**, non solo motoristica, sono da sempre l'obiettivo del Cjmae, Club Jesino Moto Auto Epoca, nell'organizzare le proprie manifestazioni. Quest'anno, per la diciottesima edizione del raduno Dalla Città di Federico II, si sono celebrati a Jesi gli 800 anni dall'incoronazione dello "Stupor Mundi", nella città dove Federico II von Hohenstaufen nacque nel 1194. Le oltre sessanta auto partecipanti, costruite tra il 1920 e il 1970, sono confluite in piazza della Repubblica per l'esposizione alla cittadinanza. A contorno si è tenuto un ricco programma di eventi tra cui l'esibizione del gruppo sbandieratori del Palio di San Floriano e un'importante conferenza storica che ha messo in risalto l'intensa attività politica e militare nonché l'interesse per la scienza e la letteratura che fecero dell'imperatore Federico II un



personaggio innovativo per il suo tempo. La trattazione è terminata con un'inaspettata e applaudita rievocazione dell'incoronazione

dell'Imperatore Federico II di Svevia per opera dei ragazzi della fondazione che si occupa del Palio di San Floriano.

P.M.



## RADUNI, CONCORSI E GARE CLASSICHE

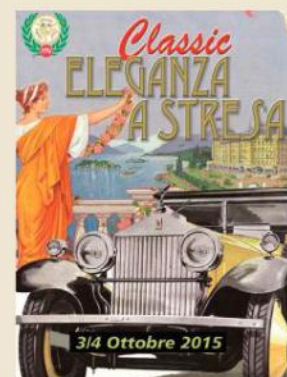
### SETTEMBRE

3	LA MACCHINA DI S. ROSA PORSCHE 911 E 912 (VT)	Raduno di modello a Viterbo. Registro Porsche 911 e 912.	www.registroitalianoporsche911e912.it
4-6	SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA	Evento turistico Asi senza prove. Musical Watch Veteran Car Club	Tel. 030 3367781, www.mwvcc.it
5	COPPA UGO BARONE SVOLTE DI POPOLI CLASSICA (PE)	Regolarità Formula Asi. Pescara Corse Veteran Car.	Tel. 085 72805, www.clubpcvc.it
5	CIRCUITO DI CONEGLIANO (TV)	Regolarità Formula Asi. Club Serenissima Storico Auto Moto.	Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.com
5-6	CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)	Regolarità Storica Csaì, campionato italiano. Lumeventi.	Tel. 390 30826523, www.cittadilumezzane.it
5-6	MANTOVA E IL MINCIO CON LE ARDEA	Raduno di modello.	www.lancia-ardea.it
5-6	GIRO NOTTURNO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA	Regolarità Asi con strumentazione libera. Associazione Folignate Automoto Storiche.	Tel. 393 3025684.
6	TOUR DAL MAR JONIO AL MONTE POLLINO	Regolarità Asi. Policoro Corse Veteran e Sport Club.	Tel. 0835 972127 - 0835 973780 - 329 4285422.
6	MEMORIAL PERAZZO (VC)	Gara di regolarità. Club Veicoli Storici Vercelli.	www.veicolistoricivercelli
6	RADUNO CITTÀ DI CASSINO (FR)	Evento tematico Asi senza prove. Cassino Classic Car.	Tel. 360 755815.
6	RIEVOCAZIONE STORICA DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA	Regolarità Formula Asi. Club Amatori Veicoli Epoca Cremona.	Tel. 0372 530463.
11-12	HISTORIQUE RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)	Rally storico. San Martino Corse.	www.rallysanmartino.com
11-13	RIEVOCAZIONE STORICA AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA	Regolarità Asi. Veteran Car Club Ibleo.	Tel. 0932 651317 - 0932 255356 - 389 0843238, www.vccibleo.it
11-13	CONCORSO D'ELEGANZA A TAORMINA (ME)	Concorso Dinamico. Automotoclub del Minotauro.	Tel. 0942 557726 - 340 0802881, www.automotoclubdelminotauro.it
12	100 MIGLIA SULLA STRADA DEL PROSECCO (TV)	Regolarità Asi. Ruote del Passato.	Tel. 0434 573083, www.ruotedelpassato.org
12-13	RUOTA D'ORO STORICA (CN)	Regolarità Asi. Scuderia Veltro.	Tel. 338 6262815, www.scuderiaveltro.it
12-13	VECCHIO PIEMONTE	Evento turistico Asi senza prove. Veteran Car Club Torino	Tel. 011 538990, www.veterancarclubtorino.org
12-13	LAGHI E CASTELLI (RI)	Evento turistico Asi senza prove. Club Autostoriche Rieti.	Tel. 0746 203014.
13	TOUR ISONTINO CLASSIC (GO)	Evento tematico Asi senza prove. Club Gorizia Automoto Storiche.	Tel. 328 4158630 (info) - 337 544889 (info) - 380 5842335 (Segr.), www.gasclub.org
13	CIRCUITO DI ZINGONIA (BG)	Concorso dinamico. Club Orobico Auto Epoca.	Tel. 035 513082, www.cluborobico.it
13	NUOVO MUSEO LAMBORGHINI (BO)	Evento turistico Asi senza prove. Circolo Ruote Classiche Rodigino.	Tel. 0425/460382 - 333 1913316, http://digilander.iol.it/crcr/
13	COPPA DEI CASTELLI LOMELLINI (PV)	Gara di regolarità del campionato Nord Ovest. Historic Motors Sport.	www.historicmotorsport.it
13	50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)	Regolarità turistica Csaì. Scuderia Automobilistica Kinzica.	www.scuderiakinzica.it
17-19	ELBA GRAFFITI (LI)	Regolarità Sport Csaì. Aci Livorno Sport.	www.rallygraffiti.net
17-19	RALLY ELBA STORICO (LI)	Rally storico, campionato italiano ed europeo. Automobile Club Livorno.	www.rallyelbastorico.net
17-20	ASI AUTOSHOW IN ABRUZZO	Raduno. Commissione nazionale manifestazioni Asi.	Tel. 011 8399537, www.asifed.it
18	RADUNO NOTTURNO (MI)	Raduno gratuito a Pero (MI). Team Pian Piano Arriviamo.	www.pianpianoarriviamo.altervista.org
18-20	GRAN PREMIO NUVOLARI (MN)	Grande Evento Csaì. Scuderia Mantova Corse.	www.gpnuvolari.it
18-20	GALLURA ON THE ROAD (OT)	Evento turistico Asi senza prove. Associazione Automoto Epoca Sardegna.	Tel. 070 283181, www.aesardegna.org



**19 - 20 SETTEMBRE**  
**REGISTRO STORICO INNOCENTI**  
**RADUNO NAZIONALE**

Con ritrovo a Lambrate, sede della storica azienda, si tiene il secondo raduno del Registro Storico Innocenti, aperto a tutte le auto prodotte o commercializzate con marchio Innocenti, ormai quasi tutte con più di vent'anni d'età. Tra le vetture accettate ci sono le più anziane A40 e le più recenti Elba, passando per le immancabili Mini, le lussuose IM3 e derivate, le più sportive Spider e Coupé e le rarissime Regent, oltre ai modelli dell'era Fiat come Koral e Mille.  
[www.registroinnocenti.org](http://www.registroinnocenti.org)



**26 - 27 SETTEMBRE**  
**MOTOR GALLERY - MODENA**

Presso Modena Fiere si tiene la terza edizione della mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane di alto livello. Da quest'anno la rassegna è aperta anche alle auto e moto storiche di altri Paesi, per coinvolgere nuovi visitatori ed espositori stranieri.  
[www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it)



**3 - 4 OTTOBRE**  
**CONCORSO**  
**D'ELEGANZA A STRESA**

Concorso d'eleganza nella splendida perla del Lago Maggiore, Stresa, riservato a 40 vetture costruite prima del 1980. Saranno assegnati premi all'auto più elegante, più simpatica, meglio conservata, proveniente da più lontano e più vecchia, nonché il Trofeo Classic Club Italia. [www.classicclubitalia.it](http://www.classicclubitalia.it)

19 - 20	RAAB SPORT (BO)	Regolarità Sport Csaì. Prosevent Srl.	<a href="http://www.prosevent.com">www.prosevent.com</a>
19 - 20	TERRE VERDIANE PORSCHE 911 E 912 (PR)	Raduno di modello a Busseto. Registro Porsche 911 e 912.	<a href="http://www.registroitalianoporsche911e912.it">www.registroitalianoporsche911e912.it</a>
19 - 20	MONTAGNE D'ARGENTO (TN)	Regolarità Asi. Scuderia Trentina Storica.	Tel. 0461 090515, <a href="http://www.scuderiatrentinastorica.it">www.scuderiatrentinastorica.it</a>
19 - 20	RIEVOCAZIONE STORICA DEL RALLY DEI CASTELLI SVEVI (BA)	Evento rievocativo con prove. Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche.	Tel. 349 7317558, <a href="http://www.scuderiafieramosca.it">www.scuderiafieramosca.it</a>
19 - 20	COPPA MONTI IBLEI AUTOSTORICHE (RG)	Cronoscalata. Team Palikè.	<a href="http://www.palike.it">www.palike.it</a>
19 - 20	PEDAVENA-CROCE D'AUNE (BL)	Cronoscalata. Amici Pedavena-Croce D'aune.	<a href="http://www.pedavenacrocedaune.org">www.pedavenacrocedaune.org</a>
20	RADUNO DEI COLLI ASOLANI E TREVISANI (TV)	Evento tematico Asi senza prove. Club Treviso Autostoriche.	Tel. 0422 260099, <a href="http://www.trevisoautostoriche.it">www.trevisoautostoriche.it</a>
20	RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA DEL CIMINO (VT)	Regolarità Turistica Csaì. Automobile Club Viterbo.	Tel. 0761 324807, <a href="mailto:acviterbo@libero.it">acviterbo@libero.it</a>
20	CIRCUITO DEI TRE LAGHI (VT)	Regolarità Formula Asi. Veteran Car Club Viterbo.	Tel. 330 309919, <a href="http://www.vccviterbo.com">www.vccviterbo.com</a>
20	MEMORIAL GIANNI GATTO (RC)	Evento turistico Asi senza prove. Associazione Reggina Mezzi Storici F. De Virgilio.	Tel. 0965 592489.
20	AUTO E MOTO D'EPOCA (LO)	Raduno turistico. Gruppo Amatori Veicoli d'Epoca Maleo.	<a href="http://www.gavem.it">www.gavem.it</a>
20 - 27	GITA SOCIALE IN SARDEGNA	Evento tematico Asi senza prove. Ruote d'Epoca della Riviera dei Fiori.	Tel. 0182 580508 - 0182 580044, <a href="http://www.ruotedepocarivieradeifiori.it">www.ruotedepocarivieradeifiori.it</a>
24 - 28	LONVILLE CLASSIC (CN)	Raduno turistico.	<a href="http://www.lonvilleclassic.com">www.lonvilleclassic.com</a>
25 - 27	TRIESTE-OPICINA HISTORIC (TS)	Regolarità Asi. Club dei Venti all'ora Trieste.	Tel. 040 763520, <a href="http://www.clubdeiventiallora.it">www.clubdeiventiallora.it</a>
25 - 27	LA TOSCANA E LE SU' GENTI (PO)	Evento turistico Asi con prove. Ruote Classiche Club Prato.	Tel. 0574 582221.
25 - 27	COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (SI)	Cronoscalata Csaì, campionati europeo e italiano. Chianti Cup Racing.	<a href="http://www.chianticup.it">www.chianticup.it</a>
26	PASSEGGIATA ARCHEOLOGICA A SEGESTA (TP)	Evento tematico Asi senza prove. Circolo Auto Moto Epoca Vincenzo Florio.	Tel. 091 6256946-338 - 338 5945017, <a href="http://www.circoloflorio.it">www.circoloflorio.it</a>
26 - 27	RIEVOCAZIONE STORICA PONTEDECIMO-GIOVI (GE)	Regolarità Asi con strumentazione libera. Veteran Car Club Ligure.	Tel. 345 2120980, <a href="http://www.vccligure.com">www.vccligure.com</a>
26 - 27	TR. PIEVE E DI BOCCA TRABARIA (PG)	Regolarità Asi. Automotostoriche Altotevere.	Tel. 075 8550593, <a href="http://www.amsaltotevere.it">www.amsaltotevere.it</a>
26 - 27	RALLY DEI TRULLI (BA)	Regolarità Asi. Old Cars Club.	Tel. 080 5227522, <a href="http://www.oldcarsclub.it">www.oldcarsclub.it</a>
26 - 27	PARMA-POGGIO DI BERCETO (PR)	Gara di regolarità. Scuderia Parma Auto Storiche.	Tel. 0521 773911, <a href="http://www.parmapoggiodiberceto.it">www.parmapoggiodiberceto.it</a>





**3 - 4 OTTOBRE**  
**CAMPAGNE E CASCINE**  
**XIII COPPA 3T CREMONA**

Apprezzata gara di regolarità classica Csai valida per il campionato italiano. Come tradizione, la Scuderia 3T Cremona accompagna i concorrenti attraverso la pianura padana, alla scoperta di suggestivi paesaggi della campagna cremonese, graditi anche a chi preferisce tralasciare i cronometri. È una delle gare valide per il Challenge Aido. [www.scuderia3t.it](http://www.scuderia3t.it)

<b>26 - 27</b>	<b>GRAN TOUR DELLE MARCHE TRA I COLLI MARCHIGIANI - TROFEO COPPA LUIGI FAGIOLI (AN)</b>	Evento turistico Asi con prove.	Tel. 071 7241107.
<b>26 - 27</b>	<b>COPPA ROMAGNA (FC-RA)</b>	Evento turistico Asi senza prove. Hermitage Veteran Engine.	Tel. 393 9065003 - 0543 458931, <a href="http://www.hermitage.fc.it">www.hermitage.fc.it</a>
<b>26 - 27</b>	<b>RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO (VI)</b>	Rally storico. Bassano Rally Racing.	<a href="http://www.bassanorally.it">www.bassanorally.it</a>
<b>26 - 27</b>	<b>TROFEO MARCO MAGELLI (MO-MN-RE)</b>	Regolarità Asi. Associazione Mantovana Tazio Nuvolari.	Tel. 0376 648205, <a href="http://www.amams.org">www.amams.org</a>
<b>26 - 27</b>	<b>LA COLONNA DELLA DIRETTISSIMA (BO)</b>	Manifestazione rievocativa della seconda guerra mondiale, nei paesi della Linea Gotica, per veicoli militari. A B C, Appennino Bene Culturale in collaborazione con Adriatic Veteran Car Club.	Tel. 336 90.12.75, <a href="mailto:info@abcappennino.it">info@abcappennino.it</a>
<b>27 - 3/10</b>	<b>RAID DELL'ETNA 2015 (PA)</b>	Regolarità turistica Csai. Scuderia del Mediterraneo.	<a href="http://www.raidetna.it">www.raidetna.it</a>

**OTTOBRE**

<b>2 - 4</b>	<b>PENISOLA SORRENTINA (NA)</b>	Evento turistico Asi con prove. Antiquariauto Auto Moto Club.	Tel. 081 5493939 - 081 5440538, <a href="http://www.antiquariauto.com">www.antiquariauto.com</a>
<b>2 - 4</b>	<b>RADUNO NAZIONALE FIAT 1400 - 1900 (SI)</b>	Raduno di modello. Automotoclub Ruote Antiche.	Tel. 0577 596363 - 338 6034464, <a href="http://www.arasiena.it">www.arasiena.it</a>
<b>3 - 4</b>	<b>GIRO DELLA VALLE DEL LIRI (FR)</b>	Regolarità Asi con strumentazione libera. Circolo Automoto Epoca Frusinate.	Tel. 0775 871213, <a href="http://www.camef.it">www.camef.it</a>
<b>3 - 4</b>	<b>SULLE STRADE DE "L'EROICA" (SI)</b>	Evento turistico Asi senza prove. Siena Club Auto Moto Epoca.	Tel. 0577 274732 - 335 7524447, <a href="http://www.scamesiena.com">www.scamesiena.com</a>
<b>3 - 4</b>	<b>TROFEO CITTÀ DI ALBA (CN)</b>	Evento turistico Asi senza prove. Circolo Langhe Automoto Storiche.	Tel. 0173 234103 - 331/1535405 (Segr.), <a href="http://www.clamsalba.it">www.clamsalba.it</a>
<b>3 - 4</b>	<b>RIEVOCAZIONE CORSA IN SALITA BOLOGNA-LOIANO</b>	Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Team San Luca.	Tel. 051 976561 - 335 389857 - 330 775789, <a href="http://www.teamsanluca.it">www.teamsanluca.it</a>
<b>3 - 4</b>	<b>MEMORIAL MORANDI (MN)</b>	Evento turistico Asi con prove. Club Auto Moto Storiche Castiglione.	Tel. 0376 631381, <a href="http://www.camsc.it">www.camsc.it</a>
<b>3 - 4</b>	<b>CAMPAGNE E CASCINE COPPA 3T (CR)</b>	Regolarità Storica Csai, campionato italiano. Scuderia 3T Cremona.	<a href="http://www.scuderia3t.it">www.scuderia3t.it</a>
<b>4</b>	<b>6ª SULLE STRADE DI DORINO (PU)</b>	Evento tematico Asi senza prove. Autoclub Storico Pesaro "Dorino Serafini".	Tel. 335 6974445, <a href="http://www.aspdorinoserafini.it">www.aspdorinoserafini.it</a>
<b>4 - 11</b>	<b>I SAPORI MURGIANI (BA)</b>	Evento tematico Asi senza prove. Aste e Bilancieri Automotoclub Città Di Bitonto.	Tel. 080 3752170 - 347 3240678, <a href="http://www.asteebilancieri.com">www.asteebilancieri.com</a>
<b>9 - 10</b>	<b>COPPA FRANCO MAZZOTTI (BS)</b>	Regolarità storica Csai. Club Mille Miglia "Franco Mazzotti".	Tel. 030 2397322, <a href="http://www.clubmillemiglia1949.it">www.clubmillemiglia1949.it</a>
<b>9 - 11</b>	<b>RIEVOCAZIONE STORICA COPPA MONTE VENDA (PD)</b>	Regolarità turistica Csai. Gu Gu Corse.	<a href="http://www.gugucorse.com">www.gugucorse.com</a>
<b>9 - 11</b>	<b>EVA AL VOLANTE (TO)</b>	Evento turistico Asi con prove riservato a conduttrici femminili. Automotoclub Storico Italiano.	Tel. 011 8399537, <a href="http://www.asifed.it">www.asifed.it</a>
<b>9 - 11</b>	<b>IL GIGANTESCO OTTO, RIEVOCAZIONE STORICA DEL GIRO DELLE CALABRIE E COPPA D'ORO DELLE CALABRIE</b>	Evento rievocativo con prove nell'alto Tirreno calabrese. Carrozze Automoto Epoca Calabria e Simpatizzanti.	Tel. 0984 462658 - 368 558268.
<b>9 - 11</b>	<b>MEETING DEI DUE MARI (LE)</b>	Evento turistico Asi senza prove. Salento Club Auto Storiche.	Tel. 329 0730133 - 347 6572726.



## 6 - 8 NOVEMBRE 2015 MITICHE INGLESI IN MOSTRA A NOVEGRO

La rassegna tematica della 64ª mostra-scambio di Novegro sarà dedicata alle motociclette Triumph. Le "Mitiche Inglese" sarà il motivo che condurrà i visitatori lungo un percorso di oltre cento anni attraverso modelli legati indissolubilmente alla storia della motocicletta e del motociclismo inglese e mondiale. Alla tradizionale mostra-scambio di auto, moto, cicli e ricambi d'epoca non mancheranno esemplari che hanno fatto la storia delle competizioni internazionali. [www.parcosposizioninovegro.it](http://www.parcosposizioninovegro.it)



## SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

### SETTEMBRE

4-5	NIZZA MONFERRATO (AT)	Autovetture, cicli, motocicli, veicoli militari, ricambi e accessori in piazza Garibaldi.	Tel. 0141 721492.
5	SAN GIOVANNI IN PERSICETO (BO)	Mostra mercato organizzata da Moto Club U.P. Persicetana.	Tel. 051 823637.
6	NOVEGRO (MI)	Borsa-scambio di giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novegro.	<a href="http://www.parcosposizioninovegro.it">www.parcosposizioninovegro.it</a>
11-13	IMOLA (BO)	Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari.	<a href="http://www.mostrascambioimola.it">www.mostrascambioimola.it</a>
13	SETTIMO TORINESE (TO)	Auto e moto classiche e d'epoca.	Tel. 011 8000015 - 335 5232060. <a href="mailto:giorgio.battaglia@libero.it">giorgio.battaglia@libero.it</a>
13	PIACENZA	Auto, moto, cicli e trattori, accessori e ricambi, documentazione e modellismo. Raduno moto d'epoca e Vespa.	348 9030832 - <a href="http://www.expositionservice.it">www.expositionservice.it</a>
19	ACCESSORIAMO RETRÒ (AL)	Mostra-scambio e mercatino con motoraduno a Novi Ligure.	Tel. 345 6752700, 0143 72623.
19-20	PIACENZA AUTO & MOTO	Alle Mose, SS per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo.	<a href="http://www.expositionservice.it">www.expositionservice.it</a>
25-27	CIRCUITO NUVOLARI (PV)	Auto, moto e cicli al Circuito Tazio Nuvolari di Cervesina (PV).	Tel. 347 4575496.
26-27	BERGAMO	Mostra-mercato per auto e moto d'epoca con settore custom, presso Aereoclub Bergamo, Orio al Serio.	<a href="http://www.bgexpo.it">www.bgexpo.it</a>
26-27	MOSTRA-SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)	Auto, moto e automobilia. Epoca Car.	<a href="http://www.epocacar.com/mostre.htm">www.epocacar.com/mostre.htm</a>
26-27	CITTÀ DI VILLAFRANCA (VR)	Veteran Club Enrico Bernardi.	<a href="http://www.vcbernardi.it/raduniemanifestazioni.html">www.vcbernardi.it/raduniemanifestazioni.html</a>
26-27	ROMA CLASSIC MOTORS	Esposizione, scambio e vendita di auto, moto, accessori e ricambi d'epoca alla Fiera di Roma.	<a href="http://www.romaclassicmotors">www.romaclassicmotors</a>
26-27	MODENA MOTOR GALLERY (MO)	A Modena Fiere, mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane di alta qualità.	<a href="http://www.motorgallery.it">www.motorgallery.it</a>
27	SANTHIÀ (VC)	Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro.	<a href="http://www.alpimotoclub.com">www.alpimotoclub.com</a>

### OTTOBRE

2-4	CANELLI (AT)	Auto, moto, cicli e modellismo presso il centro commerciale "Il Castello".	Tel. 333 4542838 - 347 8721944.
3-4	CREMONA	Negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi.	Tel. 334 2428600, <a href="http://www.motoclubtorrazzo.it">www.motoclubtorrazzo.it</a>
3-4	SASSUOLO (MO)	Mostra-mercato organizzata dall'Auto Moto club Sassuolo.	<a href="http://www.ames-sassuolo.it">www.ames-sassuolo.it</a> ames, <a href="mailto:sassuolo@gmail.com">sassuolo@gmail.com</a> - 348 7810514.
3-4	MOTOR EXPO CLASSIC (VI)	Auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazione a Bassano Expo.	<a href="http://www.motorexpoclassic.it">www.motorexpoclassic.it</a>
3-4	MERCATORETRÒ (IM)	Mostra-scambio e mercatino retrò al porto turistico Marina degli Aregai a Santo Stefano al Mare.	Tel. 329 2154756.
10-11	TREVISO	Auto, moto e cicli, presso BHR Treviso Hotel a Quinto di Treviso.	Tel. 3356610134.
10-11	GONZAGA (MN)	Mostra-scambio per auto, moto, cicli e trattori d'epoca organizzata dal Moto Club Carpi (MO) e ospitata dalla Fiera Millenaria di Gonzaga.	<a href="http://www.fieramillenaria.it">www.fieramillenaria.it</a>
17-18	PESARO (PU)	Auto, moto e cicli d'epoca al quartiere fieristico di Pesaro (PU).	Tel. 0541 731096 - 347 1844267. <a href="mailto:mostrascambiopesaro@libero.it">mostrascambiopesaro@libero.it</a>



# Classic Club Italia

ci vediamo il...

13 Settembre: MORIMONDO  
2° Rotary Historica



20 Settembre: MASNAGO (MI)  
Il Lancia Classic Team  
al Museo del Volo



22 al 25 Ottobre: PADOVA  
Auto e Motod'Epoca



Classic Club Italia  
Segreteria: via Nuova  
Circonvallazione, 38  
27023 Cassolnovo (Pv)  
Tel. e Fax 038192344  
da lunedì, a venerdì  
ore 15,30-18,30  
Registro Storico  
Tel. 3663956474 -  
da lunedì a venerdì  
ore 15,30-18,30



# Classic Club Italia

29 novembre 8 dicembre 2015



## BAJA CALIFORNIA Classic

avventura, natura,  
cultura e mare  
a bordo di 4x4



le 4x4 sono fornite  
dall'organizzazione



CLASSICHE  
ALL'AVVENTURA

## Classic ELEGANZA A STRESA

3/4 OTTOBRE





**MASERATI**

# Il Tridente? Scommessa vincente

**I**l rilancio del marchio Maserati, prima con la "cura" Ferrari, poi con il polo "Premium" in abbinata ad Alfa Romeo, sta mietendo successi sul mercato del nuovo. Parallelamente, la Casa del Tridente è ritornata in auge anche tra le auto storiche. O, più precisamente, il mercato delle vetture d'epoca sta assistendo a una forte rivalutazione di alcuni modelli del Tridente.

Spieghiamoci meglio: le Maserati da collezione si possono dividere in quattro categorie. La prima è quella delle auto da corsa e delle sportive a tiratura limitata, prodotte dall'anno di fondazione (1914) alla metà degli anni Cinquanta (più le auto da corsa degli anni Sessanta, come la Birdcage). Per questi modelli, rarissimi (se non addirittura esemplari unici) le valutazioni di mercato sono sempre state ai massimi livelli, perché appartengono alla ristretta cerchia di vetture d'alta collezione. In un momento come l'attuale, in cui l'auto storica di grande valore è considerata un ottimo bene rifugio, i prezzi sono in ulteriore crescita (stimabile attorno al 10-20% l'anno), anche a causa della presenza sul mercato degli speculatori internazionali e dei fondi d'investimento.

La seconda categoria è quella delle granturismo dalla seconda metà degli anni Cinquanta (le capostipiti sono la 3500 GT e la 5000 GT) agli anni Settanta. In questa sezione si trovano i modelli che ora mostrano la più cospicua tendenza al rialzo, con punte di rivalutazione che in alcuni casi raggiungono il 50% ogni 12 mesi. In testa a tutti i modelli c'è la Ghibli Spyder, un'auto che passa di record in record a ogni asta internazionale.

La terza categoria è quella rappresentata dall'era Biturbo, quindi dalla prima metà degli anni Ottanta fino alla Ghibli di seconda generazione (quella degli anni Novanta). Per questi modelli, di fascia più popolare come prezzi (tranne rare eccezioni come la Karif e la Shamal), la rivalutazione è appena iniziata e si presenta con prospettive interessanti per chi vuole investire cifre basse. Il consiglio di

Ruoteclassiche è di puntare sulle produzioni più limitate oppure sulle versioni più performanti (per esempio, Biturbo Spyder, 2.24V, Biturbo S, Ghibli Primatist e Ghibli Cup). Attenzione, però: le Biturbo e derivate devono essere acquistate solamente se in ottimo stato di conservazione. In caso di ripristino o restauro totale, il costo supererà senz'altro il valore economico, anche considerando la rivalutazione a cui saranno presumibilmente soggette queste vetture.

La quarta categoria di Maserati da collezione comprende tutti i modelli più recenti, ovvero quelli realizzati sotto l'egida della Ferrari (dalla 3200 GT a oggi). Questi mo-

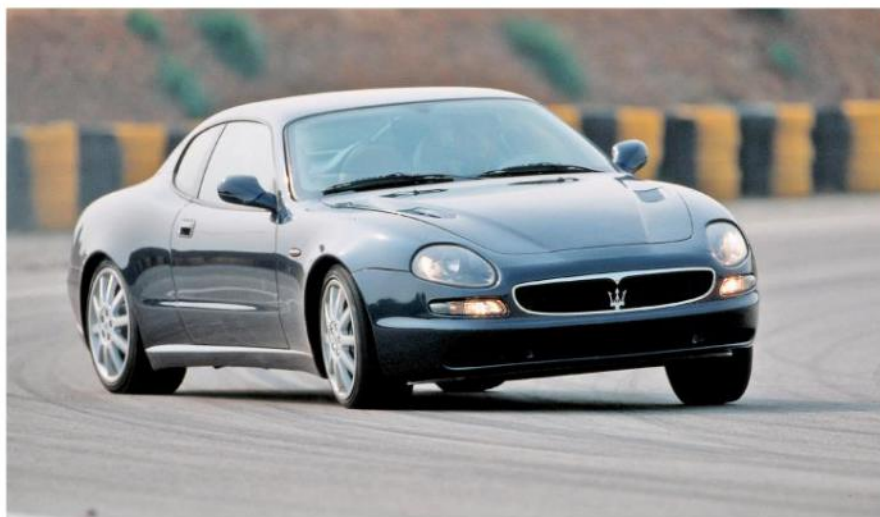
delli hanno ormai raggiunto i livelli più bassi della curva di svalutazione. Non potranno che risalire la china.

Quanto velocemente? Non è facile pronosticarlo, anche se nell'arco del prossimo quinquennio coloro che hanno investito i propri risparmi su queste potenti e lussuose granturismo si dovrebbero togliere parecchie soddisfazioni. Per questa serie di modelli, il consiglio di Ruoteclassiche è quello di puntare sulle versioni scoperte e, potendo scegliere, di prediligere i V8 aspirati (di chiara origine "maranelliana") rispetto a quelli sovralimentati. Sono più affidabili e gestibili.

di **Marco Di Pietro**

**Regina e stella nascente**

Carrozzeria Touring, la 3500 GT è stata una delle sportive di maggior successo della Maserati. Rimase in produzione dal 1957 al 1965 solo con lievi aggiornamenti. Sotto, la 3200 GT, presentata nel 1998, ha segnato la rinascita della Casa dopo la lunga parentesi della famiglia Biturbo.





## 10 gradi di valore

**↑ 150%** (QUOTAZIONE MASSIMA) *Vetture completamente restaurate professionalmente e in modo conforme all'originale, con documentazione fiscale e fotografica che attesta il ripristino. Le condizioni possono essere assimilate a "pari al nuovo".*

**120%** *Vetture parzialmente restaurate nella meccanica, nella carrozzeria e/o negli interni, in modo eccellente e comunque rispettando i criteri dell'originalità. Lo stato di conservazione delle parti non ripristinate deve essere eccellente.*

**100%** (QUOTAZIONE DI RIFERIMENTO) *Vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data. Con lievi difetti che, nel medio-lungo periodo, occorre riprendere. Auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca Alfa Romeo, Fiat e Lancia.*

**80%** *Vetture in condizioni di massima originalità, oppure sottoposte a restauri eseguiti in modo discreto, anche in epoca non recente. Al limite minimo dell'omologazione Asi.*

**70%** *Vetture originali con restauri di vecchia data, da rivedere in alcuni punti e con meccanica funzionante, ma da riportare in piena efficienza.*

**60%** *Vetture in condizioni di quasi totale originalità, ma che necessitano di lavori di restauro non rimandabili e bisognose di sostanziali interventi meccanici.*

**↓ 50%** (QUOTAZIONE INFERIORE) *Vetture conservate in modo sufficiente, oppure restaurate con alcune "licenze" all'originalità. Con meccanica funzionante, ma da rivedere completamente.*

**40%** *Vetture incomplete in alcune parti, da restaurare a fondo con l'aggiunta di pezzi originali anche importanti. Meccanica precaria e mal funzionante.*

**20%** *Vetture di restauro difficile e non conveniente, con meccanica non marciante, ma recuperabili in diversi elementi.*

**10%** *Vetture allo stato di relitto, non restaureabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.*

## IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi hanno tre livelli principali di riferimento: quello che costituisce la base su cui possono intervenire variazioni verso l'alto o verso il basso è riportato in posizione mediana, e si riferisce a vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente in epoca non recente, omologate od omologabili Asi o nei registri di marca equivalenti. A ogni differenza dalle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura. La quotazione massima corrisponde in molti casi al 150% della quotazione di riferimento base, con variazioni in più o in meno per quei modelli il cui costo di ripristino professionale totale viene considerato più o meno costoso, oppure, per le auto di grande importanza storica o dal valore economico molto elevato, prendendo in considerazione recenti transazioni reali di mercato.

## GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2005, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale. Le vetture da 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne alcune eccezioni, le fuoriserie e le auto da competizione.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali: sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in discesa in blu.

I prezzi sono in euro, anche per le vetture americane (per queste ultime si riferiscono a esemplari importati comprese le spese di trasporto, sdoganamento e immatricolazione), raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

I prezzi dei motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
<b>ABARTH ITALIA</b>						
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0	30,0	
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	15,0	30,0	45,0	
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0	
595SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0	
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0	
695SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0	
695SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0	
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0	
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	25,0	50,0	75,0	
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35,0	70,0	100,0	
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40,0	80,0	120,0	
850 RECORD MONZA ZAGATO	785	647	1959-61	35,0	70,0	100,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0	
850 TC NUBURGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0	60,0	
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	30,0	60,0	90,0	
MONOHILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	35,0	70,0	100,0	
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10,0	15,0	22,0	
OT 1000	982	1964-68	10,0	18,0	35,0	
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0	
OTR 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0	
OT 1300/24	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0	
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0	
OT 1300 PROTO TIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0	
OTR 1000 COUPE BERTRONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0	
OTSS 1000 COUPE	982	1964-68	15,0	27,0	40,0	
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0	
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0	
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0	
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0	
2200 COUPE 2-2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0	
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0	
2400 COUPE ELLENA	2525	1961-63	15,0	30,0	45,0	
2400 COUPE ALLEMANO	2525	1963-65	15,0	30,0	45,0	
1300 BERLINA TIA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0	
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0	
<b>AC GRAN BRETAGNA</b>						
2LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0	
2LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0	
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991	2553	1954-63	30,0	60,0	90,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
<b>ACE (MOTORE AC/FORD)</b>						
ACEA (MOTORE AC/FORD)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0	
ACEA (MOTORE AC/FORD) COUPE	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0	
ACEA (MOTORE AC/FORD) COUPE	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0	
ACEA (MOTORE AC/FORD) COUPE	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0	
COBRA 260	4261	1962-63	180,0	350,0	500,0	
COBRA 289 MK2 MK3	4736	1962-65	300,0	600,0	800,0	
COBRA 427	6997	1964-68	250,0	500,0	750,0	
COBRAMKIV	4942	1985-97	60,0	120,0	180,0	
COBRA Z12 SE V8 MKIV CR5	3506	4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 FALIA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0	
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0	
SUPERBLOWMERCOS (COBRA)	3506	4942	1997-05	60,0	120,0	180,0
COBRA V8 427	6997	2004-05	70,0	140,0	210,0	
<b>ACM ITALIA</b>						
101 ENDURO (OFF-4WD)	1588	1995	1988-93	0,5	1,0	1,5
<b>ACMA FRANCIA</b>						
VESPA 400	393	1958-64	4,5	9,0	13,5	
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>						
RLN'S	2916	2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RL TURISMO	2994	1925-27	90,0	180,0	270,0	
RIS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0	
RNIN/ILU	1944	1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0	
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250,0	500,0	750,0	
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	200,0	400,0	600,0	
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0	
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0	
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0	
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500,0	1.000,0	1.500,0	
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	250,0	500,0	750,0	
6C 2300	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0	
6C 2300 TURISMO/LINGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0	
6C 2300 GRAN TURISMO/B/CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0	
6C 2300 PESCARA/B/PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0	
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350,0	700,0	1.050,0	
6C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0	
6C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0	
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	60,0	120,0	180,0	
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	45,0	90,0	135,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
6C 2500 SPORT COUPE	2443	1939-50	140,0	280,0	420,0	
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	120,0	240,0	360,0	
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	50,0	100,0	150,0	
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	75,0	150,0	220,0	
6C 2500 SS COUPE	2443	1939-51	175,0	350,0	525,0	
6C 2500 SSCABRIOLET	2443	1939-51	175,0	350,0	500,0	
6C 2500 SSVILLAVESIE	2443	1949-51	225,0	450,0	650,0	
6C 2500 COLDIALE	2443	1941-42	60,0	120,0	180,0	
1900	1884	1950-54	14,0	28,0	42,0	
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0	50,0	
1900 SUPER	1975	1954-59	14,0	28,0	42,0	
1900 I SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0	60,0	
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0	55,0	
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0	225,0	
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65,0	130,0	195,0	
1900 SSS	1975	1954-55	75,0	150,0	225,0	
1900 SSS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0	
ARSI «MATH»	1884	1951-53	12,5	25,0	37,5	
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0	
GULLETTA I SERIE	1290	1955-59	7,0	14,0	20,0	
GULLETTA II SERIE	1290	1959-61	6,5	13,0	20,0	
GULLETTA III SERIE	1290	1961-63	6,0	12,0	18,0	
GULLETTA IV SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0	
GULLETTA V SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0	
GULLETTA VI SERIE	1290	1961-65	7,0	14,0	21,0	
GULLETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	21,0	42,0	63,0	
GULLETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18,5	37,0	55,0	
GULLETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17,5	35,0	50,0	
GULLETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30,0	60,0	90,0	
GULLETTA SV I SERIE «C/NFORI»	1290	1958	27,5	55,0	80,0	
GULLETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	25,0	50,0	75,0	
1300 SPRINT	1290	1963-65	16,0	32,0	48,0	
GULLETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	37,5	75,0	112,5	
GULLETTA SZ	1290	1958-61	100,0	200,0	300,0	
GULLETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	140,0	280,0	420,0	
GULLETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0	
GULLETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0	
GULLETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0	
GULLETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0	
GULLETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0	
GULLETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0	
GULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	18,5	37,0	55,5	



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
GIULIASPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.0	70.0	105.0	
GIULIA1600 SPIDER	1570	1962-65	25.0	45.0	65.0	
GIULIA1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.0	60.0	90.0	
GIULIA Z	1570	1963-65	200.0	400.0	600.0	
GIULIA T2	1570	1964-65	500.0	1000.0	1500.0	
GIULIA TI (FRENIA TAMBUR)	1570	1962-63	6.0	12.0	18.0	
GIULIA TI (FRENIA DISCO)	1570	1963-67	5.0	10.0	15.0	
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20.0	40.0	60.0	
GIULIA 1300	1290	1964-71	4.0	8.0	12.0	
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	3.5	7.0	10.0	
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3.5	6.5	10.0	
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5.0	10.0	15.0	
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	3.5	7.0	10.0	
GIULIA SUPER L3	1290	1972-74	3.0	6.0	9.0	
GIULIA SUPER L6	1570	1972-74	3.5	7.0	10.0	
GIULIANUOVA SUPER L3	1290	1974-77	2.8	5.5	8.0	
GIULIANUOVA SUPER L6	1570	1974-77	3.0	6.0	9.0	
GIULIA DIESEL	1780	1976-77	2.0	4.0	6.0	
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	9.0	18.0	27.0	
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	11.0	22.0	33.0	
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	6.0	12.0	18.0	
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	12.0	24.0	36.0	
GIULIA GT JUNIOR L3	1290	1971-76	5.0	10.0	15.0	
GIULIA GT JUNIOR L6	1570	1971-76	6.0	12.0	18.0	
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L6	1570	1972-74	14.0	28.0	42.0	
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	75.0	150.0	220.0	
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	60.0	120.0	180.0	
GIAM	1995	1970-71	100.0	200.0	300.0	
GIULIA 1600 SPRINT GTIC	1570	1964-66	17.5	35.0	50.0	
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	12.0	24.0	36.0	
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	20.0	40.0	60.0	
2000	1975	1958-62	6.0	12.0	18.0	
2600	2584	1962-69	7.5	15.0	22.0	
2600 DE LUKE (OS)	2584	1965-67	10.0	20.0	30.0	
2000 SPRINT	1975	1960-62	11.0	22.0	33.0	
2600 SPRINT	2584	1962-66	15.0	30.0	45.0	
2600 SZ	2584	1965-68	75.0	150.0	220.0	
2000 SPIDER TOURING	1975	1965-61	22.5	45.0	67.5	
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	27.5	55.0	82.5	
33 STRADALE	1995	1967-69	600.0	1200.0	1800.0	
1750	1779	1968-72	4.0	8.0	12.0	
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12.5	25.0	35.0	
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	11.5	23.0	33.0	
1750 PRO VELOCE	1779	1967-69	11.0	22.0	33.0	
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	8.5	17.0	25.0	
2000 BERLINA	1962	1971-77	5.0	10.0	15.0	
2000 GIV	1962	1971-76	12.5	25.0	35.0	
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9.0	18.0	27.0	
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	10.0	20.0	30.0	
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6.0	12.0	18.0	
SPIDER JUNIOR L3	1290	1972-77	5.0	10.0	15.0	
SPIDER JUNIOR L6	1570	1972-75	5.5	11.0	16.5	
SPIDER L6	1570	1975-82	5.5	11.0	16.5	
SPIDER L6	1570	1983-90	4.0	8.0	12.0	
SPIDER L6	1570	1990-93	5.5	11.0	16.5	
SPIDER 20	1962	1983-90	4.5	9.0	13.5	
SPIDER 20	1962	1990-94	6.5	13.0	19.5	
SPIDER 20 QV	1962	1986-90	5.5	11.0	16.5	
MONTREAL	2597	1970-77	17.5	35.0	50.0	
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186	1490	1972-84	1.3	2.5	3.5
ALFASUD TI	1186	1490	1973-84	2.0	4.0	6.0
ALFASUD TI QV	1490	1982-84	2.3	4.5	6.5	
ALFASUD GARDINETTA	1186	1975-77	1.5	3.0	4.5	
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1286	1351	1976-82	2.0	4.0	6.0
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	2.0	4.0	6.0	
SPRINT 1.3/1.5	1351	1490	1983-89	2.0	4.0	6.0
SPRINT QV	1490	1772	1983-89	2.5	5.0	7.5
ALFETTA	1779	1972-75	5.0	10.0	15.0	
ALFETTA L6	1570	1975-77	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA L6	1570	1977-81	2.5	5.0	7.5	
ALFETTA L8	1779	1975-81	4.0	8.0	12.0	
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2.8	5.5	8.5	
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 2000 L'AMERICA	1962	1981	3.3	6.5	10.0	
ALFETTA 1601.8	1570	1779	1982-84	2.0	4.0	6.0
ALFETTA 20	1962	1982-84	2.5	5.0	7.5	
ALFETTA 20 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 20 CEM	1962	1983	3.5	7.0	10.0	
ALFETTA 20 TURBODIESEL	1995	1979-84	1.5	3.0	4.5	
ALFETTA 24 TURBODIESEL	2392	1983-84	1.5	3.0	4.5	
ALFETTA GT	1570	1779	1974-80	4.0	8.0	12.0
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3.8	7.5	11.5	
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4.0	8.0	12.0	
ALFETTA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	13.0	25.0	35.0	
ALFETTA GTV 20	1962	1980-82	3.5	7.0	10.0	
GTV 20	1962	1983-87	3.5	7.0	10.0	
ALFETTA GTV 20 GRAND PRIX	1962	1981-82	4.5	9.0	13.0	
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	5.0	10.0	15.0	
GTV 2.5	2492	1983-87	5.0	10.0	15.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357	1962	1977-85	1.5	3.0	4.5
GIULIETTA 2.0 SUPER TI	1962	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GIULIETTA TURBODIESEL	1962	1982-84	7.5	15.0	22.0	
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.0	2.0	3.0	
ALFA6	2492	1979-83	3.0	6.0	9.0	
ALFA6 2.0	1997	1983-86	2.5	5.0	7.5	
ALFA6 2.5 Q.ORO	2492	1983-86	3.0	6.0	9.0	
ALFA6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1.5	3.0	4.5	
ARNA/SL/TI	1186	1490	1984-86	0.5	1.0	1.5
SS 1.5/1.5/1.5 4x4 (LUTITHM)	1351	1490	1983-89	0.8	1.5	2.0
SS Q.VERDE	1490	1984-86	1.3	2.5	3.5	
SS 1.5 GARDINETTA	1490	1985-87	0.8	1.5	2.3	
SS 4x4 GARDINETTA	1490	1984-87	1.0	2.0	3.0	
SS 1.7/1.7 IE	1772	1986-89	0.8	1.5	2.3	
SS 1.7 QV	1772	1986-90	1.3	2.5	3.5	
SS 1.3/1.5/2.0 SPORT WAGON	1351	1772	1987-89	0.5	1.0	1.5
SS 1.5/1.7/4.0 SPORT WAGON	1490	1772	1987-89	0.8	1.5	2.3
SS SPORT WAGON QV	1772	1988-90	1.0	2.0	3.0	
SS 18 TD	1779	1986-89	0.5	1.0	1.5	
SS 18 TD GARDINETTA	1779	1986-87	0.5	1.0	1.5	
SS 18 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0.5	1.0	1.5	
NUOVA SS 1.3/1.5	1351	1490	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA SS 1.5 SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA SS 18 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA SS 18 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA SS 1.7 IE	1772	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA SS 1.7 IE SPORT WAGON	1772	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA SS 1.7 IE 4X4	1772	1990-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA SS 1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA SS 1.7 IE SPORT W. 4X4	1772	1990-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA SS 1.7 IE PERMANENT 4WD	1772	1991-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA SS 1.7 IE PERM. 4SW/4X4 SW.	1772	1991-94	1.3	2.5	3.5	
NUOVA SS 1.7 IE 16V QV	1772	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA SS 1.7 IE 16V QV SW	1772	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA SS 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8 IE	1570	1779	1985-91	2.0	4.0	6.0
ALFA 75 20	1962	1985-89	2.5	5.0	7.5	
ALFA 75 20 TWIN SPARK	1962	1987-92	3.0	6.0	9.0	
ALFA 75 1.8 I NDI	1779	1991-92	2.5	4.5	6.5	
ALFA 75 20 TWIN SPARK AS.N.	1962	1991-92	3.5	7.0	10.0	
ALFA 75 25 V6 QV	2492	1985-92	4.0	8.0	12.0	
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO/TURBOAMERICA	1779	1986-90	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	7.5	15.0	22.5	
ALFA 75 20 TURBODIESEL	1995	1985-92	1.3	2.5	3.8	
ALFA 75 24 TD	2395	1988-92	1.3	2.5	3.8	
ALFA 90 1.8/2.0 V6	1779	1996	1984-87	1.5	3.0	4.5
ALFA 90 Q.ORO	2492	1984-87	2.0	4.0	6.0	
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0.8	1.5	2.3	
164 TWIN SPARK	1962	1987-95	0.5	1.0	1.5	
164 S D V6	2959	1987-95	1.0	2.0	3.0	
164 S D V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	1.3	2.5	3.5	
164 TURBO	1995	1987-90	0.8	1.5	2.3	
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	0.8	1.5	2.3	
164 S D V6 24V SUPER	2959	1992-98	1.0	2.0	3.0	
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	1.0	2.0	3.0	
164 S D V6 24V Q4	2959	1993-98	1.7	3.5	5.2	
164 1.8 TD TD SUPER	2500	1987-95	0.5	1.0	1.5	
SZ (ES 30)	2959	1989-93	20.0	40.0	60.0	
RZ	2959	1992-94	22.5	45.0	67.5	
155 1.7/1.8/2.0	1748	1991	1992-95	0.5	1.0	1.5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995	0.7	1.5	2.2	
155 2.5 V6	2492	1992-97	0.8	1.5	2.3	
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1.7	3.5	5.2	
155 1.9 2.5 TD	1929	2499	1993-95	0.5	1.0	1.5
GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.0	2.0	3.0
GTV 2.0 V6 TURBO/2.0 V6 V6 24V	1996	2959	1995-02	1.3	2.5	3.5
GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.3	2.5	3.5	
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1.5	3.0	4.5	
GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.0	4.0	6.0	
SPIDER 180/20 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.5	3.0	4.5
SPIDER 20 V6 TURBO/3.0 V6 V6 24V	1996	2959	1995-02	1.8	3.5	5.0
SPIDER I SERIE 20 TS	1970	2003-04	1.8	3.5	5.0	
SPIDER I SERIE 20 JTS	1970	2003-04	2.0	4.0	6.0	
SPIDER I SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.5	5.0	7.5	
1451 3/16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0	1.5
1451 7/16V	1772	1994-95	0.8	1.5	2.3	
145 QUADRIFOGLIO 20 T. SPARK	1970	1995-01	1.3	2.5	3.5	
1451 9 TD	1929	1994-95	0.5	1.0	1.5	
1461 3/16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0	1.5
1461 7/16V	1772	1994-95	0.8	1.5	2.3	
1461 11/20 T. SPARK	1970	1995-99	1.0	2.0	3.0	
1461 9 TD	1929	1994-95	0.5	1.0	1.5	
156 GTA	3179	2001-05	5.5	11.0	16.5	
156 GTA SELESPEED	3179	2001-05	6.0	12.0	18.0	
156 GTA SPORT WAGON	3179	2001-05	5.0	10.0	15.0	
156 GTA SPORT WAGON SELESPEED	3179	2001-05	5.5	11.0	16.5	



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>AMPHICAR</b> GERMANIA						
770	1147	1961-65	15,0	<b>300</b>		45,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ANSALDO</b> ITALIA						
4C TORPEDO	1847	1923-26	17,5	<b>35,0</b>		50,0
4F TORPEDO	1847	1926-28	17,5	<b>35,0</b>		50,0
ZBERLINA	3500	1929-32	35,0	<b>700</b>		100,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ARMSTRONG SIDDELEY</b> GRAN BRETAGNA						
30	4960	1919-32	17,5	<b>35,0</b>		50,0
18/18 MKII	2318/2872	1921-27	15,0	<b>30,0</b>		45,0
4/14 (4/14 MKII)	1852	1923-29	10,0	<b>20,0</b>		30,0
15	1900	1928	10,0	<b>20,0</b>		30,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12,5	<b>25,0</b>		35,0
12	1236/1434	1928-31	9,0	<b>18,0</b>		27,0
NEW 20	3190	1932	12,5	<b>25,0</b>		35,0
SPECIAL	4960	1932-39	20,0	<b>40,0</b>		60,0
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	<b>20,0</b>		30,0
12/14	1666	1936-37	9,0	<b>18,0</b>		27,0
20/25	3670	1937	12,5	<b>25,0</b>		35,0
16 SIX	1990	1939	10,0	<b>20,0</b>		30,0
20	2783	1939	12,5	<b>25,0</b>		35,0
16 LANCASTER/PHOON	1991	1945-49	7,5	<b>15,0</b>		20,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	10,0	<b>20,0</b>		30,0
18 WHITLEY/PHOON	2309	1949-53	8,5	<b>17,0</b>		25,0
18 HURRICANE	2309	1949-53	11,0	<b>22,0</b>		33,0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	<b>17,0</b>		25,0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3455	1953-60	12,5	<b>25,0</b>		35,0
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	11,0	<b>22,0</b>		33,0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9,0	<b>18,0</b>		27,0
STAR SAPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14,0	<b>28,0</b>		42,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ARO</b> ROMANIA						
M461C	2512	1971-76	1,0	<b>2,0</b>		3,0
SERIE 240	2495-3119	1972-95	0,8	<b>1,5</b>		2,3
10	1289/1870	1980-00	0,5	<b>1,0</b>		1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ASA</b> ITALIA						
1000GT COUPE	1032	1962-67	40,0	<b>80,0</b>		120,0
1000GT SPIDER	1032	1963-67	50,0	<b>100,0</b>		150,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ASIA MOTORS</b> COREA DEL SUD						
ROCSA (TUTTI I MODELLI)	1789/2184	1990-95	0,5	<b>1,0</b>		1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ASTON MARTIN</b> GRAN BRETAGNA						
15 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	<b>80,0</b>		120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	<b>150,0</b>		220,0
LEMANS	1495	1932-33	75,0	<b>150,0</b>		220,0
ULSTER	1495	1934-36	75,0	<b>150,0</b>		220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	<b>80,0</b>		120,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32,5	<b>65,0</b>		100,0
2 LITRE (DBI)	1970	1948-50	32,5	<b>65,0</b>		100,0
DB2 COUPE	2580	1950-53	45,0	<b>90,0</b>		130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0	<b>120,0</b>		180,0
DB2/4 MK2 MK3 COUPE	2580/2922	1953-59	50,0	<b>100,0</b>		150,0
DB2/4 MK2 MK3 CABRIOLET	2580/2922	1953-59	70,0	<b>140,0</b>		200,0
DB4 COUPE	3670	1958-63	100,0	<b>200,0</b>		300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	125,0	<b>250,0</b>		375,0
DB4 GT	3670	1959-61	175,0	<b>350,0</b>		525,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.500,0	<b>3.000,0</b>		4.500,0
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	150,0	<b>300,0</b>		450,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	175,0	<b>350,0</b>		500,0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	90,0	<b>180,0</b>		270,0
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	80,0	<b>160,0</b>		240,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	125,0	<b>250,0</b>		375,0
DBS	3995	1967-72	20,0	<b>40,0</b>		60,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	22,5	<b>45,0</b>		67,0
DBS V8	5340	1969-72	22,5	<b>45,0</b>		67,0
LAGONDA V8	5340	1974-76	25,0	<b>50,0</b>		75,0
V8	5340	1973-82	22,5	<b>45,0</b>		67,0
V8	5340	1983-89	25,0	<b>50,0</b>		75,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	30,0	<b>60,0</b>		90,0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	32,5	<b>65,0</b>		100,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	50,0	<b>100,0</b>		150,0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	37,5	<b>75,0</b>		110,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	<b>90,0</b>		135,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	60,0	<b>120,0</b>		180,0
VIRAGE	5340	1988-93	18,0	<b>36,0</b>		54,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	<b>45,0</b>		67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	<b>45,0</b>		67,0
VMB VOLANTE	5340	1997-99	23,5	<b>47,0</b>		70,0
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	<b>40,0</b>		60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	22,5	<b>45,0</b>		67,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999	25,0	<b>50,0</b>		75,0
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	<b>27,0</b>		40,0
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	<b>32,0</b>		48,0
DB7	3299	1994-99	11,0	<b>22,0</b>		33,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>ATS</b> ITALIA						
GT 2500	2468	1963-64	150,0	<b>300,0</b>		450,0
GIS 2500	2468	1963-64	175,0	<b>350,0</b>		525,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
<b>AUDI</b> GERMANIA						
AUDI/AUDI (72 CV)	1696	1965-68	1,8	<b>3,5</b>		5,0
60/60L	1496	1968-72	1,3	<b>2,5</b>		3,8
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	<b>3,0</b>		4,5
75/80L	1696	1966-72	1,3	<b>2,5</b>		3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	<b>3,0</b>		4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	<b>3,5</b>		5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1095	1975-80	0,8	<b>1,5</b>		2,3
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1291/1410	1972-76	0,8	<b>1,5</b>		2,3
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296/1921	1976-81	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80 GTE/GLE I SERIE	1588	1976-81	1,0	<b>2,0</b>		3,0
80/80 Q/90/105 (TUTTI I M.)	1296/2226	1981-86	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80 D80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80/80 QUAT TROIV SERIE	1595/1994	1986-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80/80 QUAT TROIV 6V IV SERIE	1994	1990	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80 DTD IV S SERIE	1588/1896	1986-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994/2309	1987-89	0,5	<b>1,0</b>		1,5
90/90 QUATTRO 20V I SERIE	2309	1988-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 S/100LS	1760	1968-71	1,3	<b>2,5</b>		3,8
100 COUPES	1871	1970-75	2,0	<b>4,0</b>		6,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760/1871	1972-77	1,0	<b>2,0</b>		3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994/2144	1977-82	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 QUATRO III SERIE	1781/2309	1982-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 TURBO TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 DTD/100 I SERIE	1986/2461	1982-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 AVANT/AWANT QUATTRO	1781/2309	1983-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 AVANT TURBO/AWANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
100 AVANT DTD/101	1986/2461	1983-91	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 QUATRO IV SERIE	1984/2309	1990-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 2.5TD/IV SERIE	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 AVANT/AWANT QUATTRO IIS.	1984/2309	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 AVANT TDI IIS.	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
200/200 TURBO	2144/2226	1984-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144/2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144/2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	<b>2,5</b>		3,8
COUPE COUPE GT	1781/2226	1981-87	1,0	<b>2,0</b>		3,0
COUPE QUATTRO	2144/2226	1983-88	1,5	<b>3,0</b>		4,5
QUATTRO	2144	1980-86	12,5	<b>25,0</b>		35,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	9,0	<b>18,0</b>		27,0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	9,0	<b>18,0</b>		27,0
QUATTRO SPORT	2135/2144	1983-86	65,0	<b>130,0</b>		180,0
COUPE 2.0E	1994	1989-95	0,8	<b>1,5</b>		2,3
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	<b>2,0</b>		3,0
COUPE 2.3E/2.3E 20V	2309	1988-94	1,0	<b>2,0</b>		3,0
COUPE 2.3E/2.3E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	<b>2,5</b>		3,5
COUPE 2.6 E V6/2.8 E V6	2598/2771	1992-95	1,3	<b>2,5</b>		3,5
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-93	1,5	<b>3,0</b>		4,5
80 2002 V SERIE	1984/2309	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80 2002 V AVANT	1984/2309	1992-95	0,8	<b>1,5</b>		2,3
80 19 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80 19 TD AVANT	1896	1992-95	0,7	<b>1,5</b>		2,2
80 2.6 - 2.8 E V6 QUATTRO V SERIE	2598/2771	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
80 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598/2771	1992-95	1,0			



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
AIOSVANDEN PLAS	2659	1958-59	3.0	6.0	9.0	
ALTOPIATTO MK II	2912	1961-68	2.5	5.0	7.5	
CHAMP	2838	1952-57	4.5	9.0	13.5	
A30	803	1951-56	2.0	4.0	6.0	
A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	2.3	4.5	7.0	
A35	948	1956-62	2.3	4.5	7.0	
A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	2.5	5.0	7.5	
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	2.0	4.0	6.0	
A55 CAMBRIDGE MK I/MK I REST.	1489	1957-61	2.0	4.0	6.0	
A60 CAMBRIDGE STATE (P. FARINA)	1622	1961-69	2.3	4.5	7.0	
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	1.5	3.0	4.5	
A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	2.5	5.0	7.5	
A70 HEREFORD ESTATE	2199	1950-54	2.5	5.0	7.5	
A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	3.3	6.5	10.0	
AHD	948/1098	1958-68	1.8	3.5	5.5	
A12 SHEERLINE	3993	1947-53	5.0	10.0	15.0	
A125 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	5.5	11.0	16.5	
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2.5	5.0	7.5	
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4.0	8.0	12.0	
GIPSY	2199	1958-67	3.5	7.0	11.0	
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5.0	10.0	15.0	
SEVEN (MINI)	848/998	1965-70	3.0	6.0	9.0	
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848/998	1961-70	4.0	8.0	12.0	
MINICOOPER	997	1961-63	7.5	15.0	22.0	
MINICOOPER	998	1964-68	6.5	13.0	20.0	
MINICOOPER S	1071	1963-64	10.5	21.0	31.5	
MINICOOPER S	1275	1963-69	9.5	19.0	28.5	
MINICOOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	30.0	
MINIMOKE	848	1964-68	5.0	10.0	15.0	
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4.0	8.0	12.0	
BMC LEPYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	3.5	7.0	10.0	
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998/1275	1974-77	3.5	7.0	10.0	
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1.3	2.5	4.0	
1100/1500 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1300/1500 GT	1275	1967-74	1.5	3.0	4.5	
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1.3	2.5	4.0	
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1.0	2.0	3.0	
5 LITRE	2912	1967-71	1.3	2.5	4.0	
F10 TAXI	2178/2520	1958-81	2.3	4.5	7.0	
CARBO DIESTAVI	2286/2664	1982-97	1.8	3.5	5.5	
MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485/1748	1970-82	0.5	1.0	1.5	
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098/1748	1975-82	0.5	1.0	1.5	
PRINCESS 1800HL	1798	1974-80	0.5	1.0	1.5	
MINI/MINIE/MINI H/LEMAYFAIR/OTY	998	1981-90	1.5	3.0	4.5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4.0	8.0	12.0	
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4.0	8.0	12.0	
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1.5	3.0	4.5	
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1.8	3.5	5.0	
MINI CLUBMAN ESTATE	998/1098	1974-82	1.8	3.5	5.0	
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3/1.5/1.6/1.8/2.0/2.3	1275	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3 SPORT/CS/GTA	1275	1988-90	1.0	2.0	3.0	
METRO MG	1275	1981-90	1.0	2.0	3.0	
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	1.0	2.0	3.0	
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1.3	2.5	3.8	
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275/1598	1983-91	0.5	1.0	1.5	
MAESTRO MG	1598/1994	1983-90	0.8	1.5	2.3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO MONTIGO ESTATE	1275/1994	1984-91	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO MONTIGO ESTATE 200/D/DSL	1994	1988-91	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO MG	1994	1984-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	0.8	1.5	2.3	

## AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BN1	2640	1953-55	20.0	40.0	60.0
100 BN2	2640	1955	20.0	40.0	60.0
100S BN2	2640	1954-55	40.0	80.0	120.0
100 M BN2	2640	1956	35.0	70.0	100.0
100/6 BN4 BN6	2659	1956-59	20.0	40.0	60.0
3000 BN7/B17	2912	1959-61	22.5	45.0	65.0
3000 MK II BN7/B17/B17	2912	1961-63	25.0	50.0	75.0
3000 MK III B8	2912	1963-68	27.5	55.0	80.0
SPRITEMKI (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0
SPRITEMKI II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0
SPRITEMKI III	1098	1962-66	6.0	12.0	18.0
SPRITEMKI III	1098	1966-67	5.0	10.0	15.0
SPRITEMKI V	1275	1967-70	4.5	9.0	13.0

## AUTO UNION/DKW GERMANIA

FP14	896/980	1954-62	2.3	4.5	7.0
MUNG4-4-6	980	1963-68	4.0	8.0	12.0
1000/1000S	980	1959-63	2.0	4.0	6.0
1000/1000S COUPÉ DE LUXE C.	980	1958-63	2.5	5.0	7.5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2.3	4.5	7.0
1000 SP COUPE ROADSTER	980	1958-65	3.0	6.0	9.0

## AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRANSFORM/SPECIAL	479/499	1957-62	5.5	11.0	16.5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	5.0	7.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2.8	5.5	8.0	
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7.0	14.0	21.0	
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2.3	4.5	7.0	
GARDINERA	499	1967-77	2.3	4.5	7.0	
STELLINA	767/792	1963-68	4.0	8.0	12.0	
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1.3	2.5	4.0	
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1.0	2.0	3.0	
PRIMULA COUPE I 2	1221	1965-68	1.8	3.5	5.0	
PRIMULA COUPE I 4	1438	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ATI1	1438	1969-72	1.0	2.0	3.0	
ATI2	903	1969-71	1.5	3.0	4.5	
ATI2 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1.0	2.0	3.0	
ATI2 JUNIOR	903	1983-86	0.8	1.5	2.3	
ATI2 ELEGANT	965	1971-82	1.0	2.0	3.0	
ATI2 ELITE	965	1979-85	0.8	1.5	2.3	
ATI2 LUX	965	1983-85	0.8	1.5	2.3	
ATI2 ABARTH (S8C V)	982	1971-76	3.5	7.0	10.0	
ATI2 ABARTH (70CV)	1049	1975-77	3.0	6.0	9.0	
ATI2 ABARTH (70CV) 5 MARCE	1049	1977-85	2.8	5.5	8.0	
Y10 FIRE LUX/TOURING	999/1049	1985-90	0.5	1.0	1.5	
Y10 TURBO	1049	1985-88	1.3	2.5	3.8	
Y10 4WD/FIRE 11 4WD	999/1108	1986-95	0.8	1.5	2.3	
Y10 FIRE I.E. A.E. LUX/ELECTRONIC	999/1108	1987-95	0.5	1.0	1.5	
Y10 13 L/E/GTLE	1297/1301	1987-95	1.0	2.0	3.0	
Y10 JUNIOR/NGLOO	999	1995	0.5	1.0	1.5	

## BANTAM STATI UNITI

40 BRIC	1885	1940-41	7.5	15.0	22.0
---------	------	---------	-----	------	------

## BENTLEY GRAN BRETAGNA

41/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125.0	250.0	375.0
61/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175.0	350.0	520.0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250.0	500.0	750.0
31/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37.5	75.0	110.0
41/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42.5	85.0	125.0
MK VI	4257	1946-51	17.5	35.0	50.0
MK VI	4566	1951-52	15.0	30.0	45.0
R TYPE	4566	1952-55	20.0	40.0	60.0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	90.0	180.0	270.0
S1	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0
S1 CONTINENTAL	4887	1955-59	65.0	130.0	200.0
SII	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55.0	110.0	165.0
SIII	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0
SIII CABRIOLET	6230	1962-66	60.0	120.0	180.0
T	6230	1965-70	11.0	22.0	33.0
T CONVERTIBILE	6230	1967-70	22.5	45.0	67.0
T	6750	1971-77	10.0	20.0	30.0
T2	6750	1977-80	11.0	22.0	33.0
CORNICHER TWO DOOR	6750	1977-77	15.0	30.0	45.0
CORNICHER TWO DOOR	6750	1977-81	16.0	32.0	48.0
CORNICHER CABRIOLET	6750	1977-77	22.5	45.0	67.0
CORNICHER CABRIOLET	6750	1977-84	21.0	42.0	63.0
MULSANNE	6750	1980-83	9.0	18.0	27.0
MULSANNE	6750	1984-89	10.0	20.0	30.0
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14.0	28.0	42.0
MULSANNE S	6750	1987-93	11.0	22.0	33.0
EIGHT	6750	1984-93	10.0	20.0	30.0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11.0	22.0	33.0
TURBO R/SRT	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0
CONTINENTAL R/SRT	6750	1991-02	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL CONVERTIBILE	6750	1994-95	32.5	65.0	100.0
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35.0	70.0	100.0
AZURE	6750	1995-02	42.5	85.0	125.0
ARNAGE RED LABEL	4398/6750	1998-02	14.0	28.0	42.0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15.0	30.0	45.0
ARNAGE/R/L	6750	2002-04	15.0	30.0	45.0
ARNAGE	6750	2002-05	17.5	35.0	50.0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-05	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL GT	5998	2003-05	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998	2005	20.0	40.0	60.0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005	40.0	80.0	120.0

## BERTONE ITALIA

FREECUMBER/FREECUMBER 2	1596/2693	1990-95	1.0	2.0	3.0
-------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9.0	18.0	27.0
SS 1300 TORPEDO	1287	1928-32	9.0	18.0	27.0
SS 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9.0	18.0	27.0
S9 BERLINA	1452	1934-39	11.0	22.0	33.0

## BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	150.0	300.0	450.0
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35.0	70.0	100.0

## BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	20.0	40.0	60.0
---------------	------	---------	------	------	------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35.0	70.0	100.0	
327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	75.0	150.0	225.0	
328 ROADSTER	1971	1937-39	400.0	800.0	1200.0	
501 BERLINA	1971	1952-55	10.0	20.0	30.0	
501/6	2077	1955-58	10.0	20.0	30.0	
501/8	2580	1955-62	10.0	20.0	30.0	
502/2.4 LITRI	3168	1954-61	10.0	20.0	30.0	
502/3.2 LITRI	3168	1955-61	11.0	22.0	33.0	
503 COUPE	3168	1956-59	75.0	150.0	220.0	
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100.0	200.0	300.0	



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
325 TD/TDS	2497	1994-95	0.8	1.5	2.3
M5 (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0
M32 (E36)	3201	1995-99	4.5	9.0	13.5
323i/325i (S20i/24V TOURING (E36))	2494/2793	1995-99	1.8	3.5	5.0
316i/318i/318iV COUPE (E36)	1596/1796	1992-99	2.0	4.0	6.0
320i 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	2.0	4.0	6.0
323i/325i (S20i/24V COUPE (E36))	2494/2793	1992-99	2.3	4.5	6.5
M5 COUPE (E36)	2990	1992-95	4.5	9.0	13.5
M5 32 COUPE (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	2.0	4.0	6.0
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2.3	4.5	7.0
323i/325i (S20i/24V CABR. (E36))	2494/2793	1993-00	2.5	5.0	7.5
M5 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0
M5 32 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0
316i/318i TI COMPACT (E36)	1596/1796	1994-95	0.8	1.5	2.3
325 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1.0	2.0	3.0
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1.3	2.5	3.5
318i/320i/320i (E12)	1766/1990	1972-81	0.8	1.5	2.3
520 (E12.6 OLINDR)	1991	1977-81	1.0	2.0	3.0
525 (E12)	2494/2788	1973-81	1.3	2.5	3.5
528i (E12)	2788	1977-81	1.5	3.0	4.5
M5 35i (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0
515i/518i/520i (E28)	1766/1991	1981-87	0.5	1.0	1.5
525 (S28i) (E28)	2494/2788	1981-87	0.5	1.0	1.5
524i TD (E28)	2494	1983-87	0.5	1.0	1.5
555i (E28)	3430	1985-87	1.0	2.0	3.0
M5 35i (E28)	3430	1984-87	1.8	3.5	5.0
M5 (E28)	3430	1987-88	2.5	5.0	7.5
518i (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5
520i/520i 24V (E34)	1991	1988-95	0.5	1.0	1.5
518i TOURING (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5
520i/520i 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0.7	1.5	2.2
524i TD (E34)	2443/2503	1988-95	0.5	1.0	1.5
524i TD (E34)	2443/2503	1990-95	0.7	1.5	2.2
525i (E34)	2494	1988-94	0.8	1.5	2.3
525i TOURING (E34)	2494	1990-94	0.7	1.5	2.2
525i 24V (E34) (E34)	2494	1990-95	0.8	1.5	2.3
525i 24V (E34) (E34) TOURING (E34)	2494	1992-95	1.0	2.0	3.0
530i (E34)	2986	1988-94	1.0	2.0	3.0
530i V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	1.5	3.0	4.5
535i (E34)	3430	1988-94	1.3	2.5	3.5
540i V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	1.8	3.5	5.0
M5 (E34)	3555	1988-92	2.8	5.5	8.0
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	3.3	6.5	10.0
520i/525i (S20i/24V (E39))	2171/2793	1995-02	1.5	3.0	4.5
555i 32V (E39)	3430	1995-02	1.8	3.5	5.0
540i 32V (E39)	4398	1995-02	2.0	4.0	6.0
525i/525i (S20i/24V TOURING (E39))	2494/2979	1997-02	2.0	4.0	6.0
555i 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	2.3	4.5	6.5
540i 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	2.5	5.0	7.5
620i/630i (630i/635i (E24))	2788/3210	1976-82	2.3	4.5	7.0
655i (E24)	3453	1978-82	2.5	5.0	7.5
635i (E24)	3453	1982-89	3.0	6.0	9.0
628i (S36i/35i) (E24)	2788/3210	1982-88	2.5	5.0	7.5
M6 35i (E24)	3453	1984-89	10.0	20.0	30.0
728i/728i/750i/750i/753i (E25)	2788/3210	1977-82	1.0	2.0	3.0
728i/752i (E25)	2788/3210	1982-86	1.0	2.0	3.0
753i (E25)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.8
753i (E25)	3430	1982-86	1.3	2.5	3.8
745i (E25)	3210/3430	1979-82	1.5	3.0	4.5
745i (E25)	3430/3453	1982-86	1.5	3.0	4.5
750i/755i (E32)	2986/3430	1986-92	1.5	3.0	4.5
753i (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.3
750i/750i V8/740i V8 (E32)	2986/3982	1992-94	1.8	3.5	5.0
750i/750i (E32)	4988	1986-94	2.5	5.0	7.5
750i V8/740i V8 (E38)	2997/3982	1994-95	1.5	3.0	4.5
728i (E38)	2793	1999-01	1.3	2.5	3.5
750i/755i (740i V8 32V (E38))	3498/4398	1996-01	1.8	3.5	5.0
750i/755i (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0
M5 (E38)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5
Mi	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0
Z	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0
840i (V8 32V (E31))	3982/4398	1993-00	4.5	9.0	13.5
850i/850i (V12 (E31))	4988/5379	1989-00	5.5	11.0	16.5
850i (V12 (E31))	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0
Z5 1.8i/1.9i/2.0i/2.2i	1796/2171	1995-02	4.0	8.0	12.0
Z5 2.5i/2.8i/3.0i/2.4V	2494/2979	1996-02	4.5	9.0	13.5
Z5 MROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0
Z5 2.8i/3.0i COUPE	2795/2979	1998-02	4.5	9.0	13.5
Z5 M COUPE	3201	1998-02	7.5	15.0	22.0
Z4.2i/2.2i	1995/2171	2003-05	5.5	11.0	16.5
Z4.2i	2494	2003-05	6.0	12.0	18.0
Z4.3i	2979	2003-05	6.5	13.0	20.0
Z4.3i COUPE	2996	2005	6.0	12.0	18.0
X5 3.0	2979	1999-05	2.3	4.5	6.5
X5 4.4	4398	1999-05	2.5	5.0	7.5
X5 4.8	4799	2004-05	3.3	6.5	9.5
X5 3.0	2993	1999-05	2.2	4.5	6.7
323i/325i (S20i/30i/24V (E46))	2494/2979	1998-04	1.5	3.0	4.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
323i/325i (S20i/30i/24V TOURING (E46))	2494/2979	1999-05	1.8	3.5	5.0
316i/318i COUPE (E46)	1895/1995	1999-05	1.8	3.5	5.0
320i 24V COUPE (E46)	1991/2171	1999-05	2.0	4.0	6.0
323i/325i (S20i/30i/24V CPE (E46))	2494/2979	1999-05	2.5	5.0	7.5
318i/320i CABRIOLET (E46)	1995/2171	2000-05	2.5	5.0	7.5
323i/330i CABRIOLET (E46)	2494/2979	2000-05	3.0	6.0	9.0
M5 COUPE (E46)	3246	2001-05	5.5	11.0	16.5
M5 CABRIOLET (E46)	3246	2001-05	6.5	13.0	19.5
Z8 ROADSTER	4941	2000-05	50.0	100.0	150.0
730i/735i (E 65)	2979/3600	2001-05	1.8	3.5	5.0
740i/745i (E 65)	4000/4398	2001-05	2.3	4.5	6.5
750i (E 65)	4799	2005	2.5	5.0	7.5
760iL (E 65)	5972	2002-05	2.8	5.5	8.0
730i/740i/745i/745i (E65)	2993/4423	2001-05	2.0	4.0	6.0
530 (E 60)	2979	2003-05	2.5	5.0	7.5
545i (E60)	4398	2004-05	3.0	6.0	9.0
530i TOURING (E60)	2979	2004-05	3.0	6.0	9.0
545i TOURING (E60)	4398	2004-05	3.5	7.0	10.0
M5 V10 (E60)	4999	2004-05	6.0	12.0	18.0
680 (E 60)	2979	2004-05	4.0	8.0	12.0
645 (E 60)	4398	2003-05	4.5	9.0	13.5
630 (E 60) CABRIOLET	2979	2004-05	5.0	10.0	15.0
645 (E 60) CABRIOLET	4398	2004-05	5.5	11.0	16.5
X5 25i/3.0	2494/2979	2003-05	2.5	5.0	7.5
130i	2996	2005	2.5	5.0	7.5
323i/330i (E90)	2497/2996	2004-05	2.0	4.0	6.0
325i/330i (E90)	2497/2996	2005	2.2	4.5	6.7
325i/330i TOURING (E90)	2497/2996	2005	2.2	4.5	6.7
325i/330i TOURING (E90)	2497/2996	2005	2.5	5.0	7.5
M6 V10	4999	2005	7.0	14.0	21.0

## BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 212	1498	1950-53	7.5	15.0	22.5
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1800	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 DIESEL DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET 212	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2337	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2240/2337	1953-58	5.0	10.0	15.0
Z3 LITER (P100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	6.5	13.0	20.0
ISABELLA TS17 SDE LUXE	1493	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TS17 SDE LUXE	1493	1959-61	7.5	15.0	22.5
ISABELLA COUPE DEUTSCH	1493	1955-57	11.0	22.0	33.0
ISABELLA CABRIOLET DELS CABRIOLET	1493	1955-58	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	5.0	10.0	15.0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1959-61	6.0	12.0	18.0
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE	1493	1957-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	1958-61	12.5	25.0	38.0

## BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12.5	25.0	38.0
401	1971	1949-52	12.5	25.0	38.0
402 CABRIOLET	1971	1952-55	15.0	30.0	45.0
403	1971	1955-57	12.5	25.0	38.0
404	1971	1954-57	15.0	30.0	45.0
405	1971	1955-60	13.5	27.0	40.0
406	2216	1958-61	12.5	25.0	38.0
407	5130	1961-63	12.5	25.0	38.0
408	5130	1963-65	13.5	27.0	40.0
409	5211	1965-67	12.5	25.0	38.0
410	5211	1967-69	12.5	25.0	38.0
411 (TUTTI I MODELLI)	5211/6556	1968-75	11.5	23.0	35.0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898/6556	1974-82	12.5	25.0	38.0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211/5898	1976-82	11.5	23.0	35.0
BRITANNIA	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BRIGAND	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BEAUFORT	5898	1984-90	14.0	28.0	42.0
BLÉNHEMBLEN 2/BLÉN 3	5898	1993-05	14.0	28.0	42.0
BEALIGHTER	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0

## BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327/1368	1918-20	90.0	180.0	270.0
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 25	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 25 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 30	1991	1922-26	75.0	150.0	225.0
TYPE 35	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35A	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35T	2261	1926-30	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35TCB	2261	1927-31	400.0	800.0	1200.0

Modello</
-----------



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

## CITROËN FRANCIA

750GT/BSOGT	735-847	1961-63	5.0	10.0	15.0	
C1/C2/35 HP TORPEDO 25 POSTI	856	1922-26	6.0	12.0	18.0	
B4 TORPEDO	1539	1926-28	7.0	14.0	21.0	
B4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	6.5	13.0	20.0	
C4 TORPEDO	1628	1928-32	6.5	13.0	20.0	
C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8.0	16.0	24.0	
BA70H/ISA ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	7.0	14.0	21.0	
7A TRACTION AVANT	1305	1954	7.5	15.0	22.0	
7B TRACTION AVANT	1529	1954	7.5	15.0	22.0	
7S TRACTION AVANT	1911	1954	7.5	15.0	22.0	
7C TRACTION AVANT	1628	1954-59	7.0	14.0	21.0	
7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7.0	14.0	21.0	
11A TRACTION AVANT	1911	1954-57	7.0	14.0	21.0	
11AL TRACTION AVANT	1911	1954-57	7.5	15.0	22.0	
11B TRACTION AVANT	1911	1957-59	7.0	14.0	21.0	
11C TRACTION AVANT	1911	1958-40	7.0	14.0	21.0	
11L TRACTION AVANT	1911	1954-57	7.0	14.0	21.0	
11R TRACTION AVANT	1911	1957-45	7.5	15.0	22.0	
11 CABRIOLET (TUTTI MODELLI)	1911	1954-59	27.5	55.0	80.0	
15 SIX	2867	1958-45	10.0	20.0	30.0	
15 SIX	2867	1946-56	9.0	18.0	27.0	
11 BENDINALE	1911	1946-57	5.0	10.0	15.0	
11 BL LÈGERE	1911	1948-57	5.5	11.0	16.5	
2CV	375-425	1948-60	6.0	12.0	18.0	
2CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	10.0	20.0	30.0	
2CV	425-602	1961-70	3.0	6.0	9.0	
AM6	602	1961-69	2.0	4.0	6.0	
AM6 BREAK	602	1964-69	1.8	3.5	5.0	
AM8	602	1969-78	1.5	3.0	4.5	
AM8 BREAK	602	1969-79	1.5	3.0	4.5	
MEHARI	602	1968-87	3.5	7.0	10.0	
MEHARI 4X4	602	1979-86	6.0	12.0	18.0	
DS 19	1911	1955-62	10.0	20.0	30.0	
DS 19	1911	1963-67	9.0	18.0	27.0	
DS 19	1985	1967-68	7.5	15.0	22.0	
DS 20	1911/1985	1968-74	6.0	12.0	18.0	
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7.0	14.0	21.0	
DS 21	2175	1965-72	6.5	13.0	20.0	
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7.5	15.0	22.0	
DS 21 LE	2175	1969-72	7.5	15.0	22.0	
DS 21 LE PALLAS	2175	1969-72	8.5	17.0	25.0	
D SUPER 5	2175	1972-75	6.0	12.0	18.0	
DS 23	2341	1972-75	8.0	16.0	24.0	
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	9.0	18.0	27.0	
DS 23 LE	2341	1972-75	9.0	18.0	27.0	
DS 23 LE PALLAS	2341	1972-75	10.0	20.0	30.0	
DS 23 BREAK (TUTTI MODELLI)	2341	1972-75	8.5	17.0	25.0	
ID 19	1911/1985	1957-67	6.0	12.0	18.0	
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	5.0	10.0	15.0	
ID 20	1985	1968-69	5.0	10.0	15.0	
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	8.0	16.0	24.0	
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	8.5	17.0	25.0	
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911/2175	1967-69	7.5	15.0	22.0	
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911/1985	1968-74	7.5	15.0	22.0	
D SPEC. CALD SUPER	1911/1985	1969-74	5.0	10.0	15.0	
ID CABRIOLET	1911/1985	1960-65	30.0	60.0	90.0	
DS CABRIOLET	1911/2175	1960-71	40.0	80.0	120.0	
SM CARBURATORI INIEZIONE	2670	1970-75	9.0	18.0	27.0	
2CV4	455	1970-78	2.3	4.5	6.5	
2CV6 CILUB	602	1970-90	2.5	5.0	7.5	
2CV6 SPECIAL	602	1976-90	2.5	5.0	7.5	
2CV SPOT	455	1976	3.0	6.0	9.0	
2CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2.8	5.5	8.0	
DYANE	425	1967-68	2.0	4.0	6.0	
DYANE 4/6	435-602	1968-84	1.8	3.5	5.0	
GS BERLINA	1015/1222	1970-79	1.3	2.5	3.5	
GS BREAK	1015/1222	1971-79	1.0	2.0	3.0	
GS BERLINA	1130/1301	1979-86	1.0	2.0	3.0	
GS BREAK	1130/1301	1979-86	0.8	1.5	2.3	
LN/NA	652/1124	1976-86	0.5	1.0	1.5	
VISA 650/1000/1100	652/1124	1978-89	0.5	1.0	1.5	
VISA DECAPOTABILE	1124	1983-85	1.0	2.0	3.0	
VISA SUPER 4/4/GT/GTI	1219/1580	1979-89	0.5	1.0	1.5	
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	0.5	1.0	1.5	
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1.5	3.0	4.5	
VISA 4X4 MILLESPIESIES	1361	1984-86	3.0	6.0	9.0	
AELI/OLICI	652/1299	1981-90	0.4	0.8	1.2	
AX (TUTTI MODELLI)	954/1340	1986-95	0.5	1.0	1.5	
AX SPORT	1294	1987-93	1.0	2.0	3.0	
AX GT/GTI	1340	1987-95	0.8	1.5	2.3	
AX 14 4X4	1340	1991-95	0.5	1.0	1.5	
AX 14 (TUTTI MOD.)	1361	1988-95	0.5	1.0	1.5	
BK (TUTTI MODELLI)	1124/1580	1982-92	0.5	1.0	1.5	
BK BREAK (TUTTI MODELLI)	1340/1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19D (TUTTI MODELLI)	1768/1905	1983-92	0.5	1.0	1.5	
BK TRD/TGD/2D TURBO	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19D BREAK (TUTTI MOD.)	1768/1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

BK TRD/TGD/2D TURBO BREAK	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK GT/GTI	1905	1983-92	0.8	1.5	2.3	
BK 19D 16V	1905	1987-92	0.8	1.5	2.3	
BK 41C	2241	1985-86	16.0	32.0	48.0	
BK 19 4X4	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19D 4X4	1768/1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19D 4X4 BREAK	1768/1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
CX (TUTTI MOD.)	1985/2500	1974-85	2.0	4.0	6.0	
CX BREAK (TUTTI MOD.)	1985/2500	1975-85	2.0	4.0	6.0	
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.0	6.0	9.0	
CX 24 BREAK/EVASION	2347	1982-84	2.0	4.0	6.0	
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	3.8	7.5	11.0	
CX 2200 D/2500 D	2175/2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175/2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1.5	3.0	4.5	
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.5	7.0	10.0	
CX 20/22	1995/2165	1986-89	1.8	3.5	5.0	
CX BREAK (TUTTI MOD.)	1995/2500	1986-90	2.5	5.0	7.5	
CX 25 RINGI	2500	1986-89	3.5	7.0	10.0	
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	3.8	7.5	11.0	
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.0	10.0	15.0	
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.5	11.0	16.0	
CX 25 TRD TURBO TRD TURBO 2	2500	1983-89	1.0	2.0	3.0	
CX 25 BREAK RDTD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.0	2.0	3.0	
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.0	4.0	6.0	
XM 3.0 16V/16 24V	2946/2975	1989-00	0.5	1.0	1.5	
XM 3.0 16V/16 24V BREAK	2946/2975	1991-00	0.8	1.5	2.3	
XM 2.0/2.0 INIEZIONE/O TURBO CT	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
XM D12/TURBO D12/25 TD	2088/2446	1989-95	0.5	1.0	1.5	
XM 2.0/2.0 TURBO CT/BREAK	1998	1991-95	0.5	1.0	1.5	
XM D12/TURBO D12/25 TD BREAK	2088/2446	1991-95	0.5	1.0	1.5	
SAVO 1.6 VTSI SERIE	1587	1996-02	0.8	1.5	2.3	
ZX (TUTTI MODELLI)	1124/1905	1991-95	0.5	1.0	1.5	
ZX BREAK (TUTTI MODELLI)	1124/1761	1993-95	0.5	1.0	1.5	
ZX 20 16V	1998	1992-97	0.5	1.0	1.5	
ZX D/TD (TUTTI MODELLI)	1769/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
ZX D/TD BREAK (TUTTI MODELLI)	1769/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580/1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1580/1998	1995	0.7	1.5	2.2	
XANTIA 1.9 D1.9 TD	1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.9 D1.9 TD BREAK	1905	1995	0.7	1.5	2.2	
XANTIA 3.0 16V	2946	1996-00	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 3.0 16V BREAK	2946	1996-00	0.7	1.5	2.2	
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994-95	0.8	1.5	2.3	
EVASION 19 TD	1905	1994-95	0.5	1.0	1.5	
XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0.5	1.0	1.5	
CS LUREL	1360/1587	2002-05	1.5	3.0	4.5	
CS 3.0 16V 24V	2946	2000-05	0.5	1.0	1.5	
CS 3.0 16V 24V BREAK	2946	2001-05	0.8	1.5	2.3	
CS 3.0 16V 24V	2946	2002-05	1.3	2.5	3.8	
C2 VTS	1587	2004-05	0.8	1.5	2.3	
C4 2.0 16V/177 CV/COUPE	1997	2004-05	0.8	1.5	2.3	
G6 3.0 V6	2946	2005	1.0	2.0	3.0	

## CIZETA ITALIA

VIGI	5995	1993-94	100.0	200.0	300.0
------	------	---------	-------	-------	-------

## DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498/1998	1990-94	0.3	0.5	0.8
NEXIA (TUTTI MOD.)	1498	1995	0.2	0.5	0.7

## DAF OLANDA

600/750 DAF/DOLDA	590/746	1958-68	1.8	3.5	5.0
33	746	1968-70	1.3	2.5	3.5
44	844	1966-70	0.8	1.5	2.3
55	1108	1967-70	0.8	1.5	2.3
55 COUPE	1108	1968-70	1.0	2.0	3.0

## DAIHATSU GIAPPONE

DAI F10	998	1975-78	2.3	4.5	6.5
DAI F20	1587	1976-84	1.5		



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
DI 50	2370	1958-59	20.0	400	60.0	
3 L	2984	1946-54	25.0	500	75.0	
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30.0	600	90.0	

## DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	25.0	500	75.0
TYPE 84/84N	2940	1919-24	17.5	35.0	50.0
TYPE 87	1843	1921-26	15.0	300	45.0
TYPE 92	2513	1924-28	17.5	35.0	50.0
TYPE 94	2940	1923-26	17.5	35.0	50.0
TYPE 97	1847	1923-26	15.0	300	45.0
TYPE 102M SPORT	2750	1928-31	20.0	400	60.0
TYPE 107/107M	1785	1926-29	15.0	300	45.0
TYPE 108/108M	2460	1928-33	17.5	35.0	50.0
TYPE 109	1496	1929-31	7.5	15.0	22.0
TYPE 110	2178	1950-51	12.5	25.0	37.0
TYPE 112	2872	1927-29	17.5	35.0	50.0
TYPE 122/125	1800	1932-33	10.0	20.0	30.0
TYPE 124	2102	1931-34	12.5	25.0	37.0
TYPE 126	2860	1931-34	17.5	35.0	50.0
TYPE 132 SUPER LUXE	1800	1934-36	10.0	20.0	30.0
TYPE 134 SUPER LUXE 134 N	2151	1935-46	12.5	25.0	37.0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12.5	25.0	37.0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	45.0	90.0	135.0
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	50.0	100.0	150.0
TYPE 135 SPECIAL COMPETITION	3557	1935-37	90.0	180.0	270.0
TYPE 135 MYSM COMPETITION	3557	1938-52	60.0	120.0	180.0
TYPE 138 SUPER LUXE SPORTS L	3227	1935-35	17.5	35.0	50.0
TYPE 143/144	1800/2102	1954	10.0	20.0	30.0
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	25.0	50.0	75.0
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	17.5	35.0	50.0
TYPE 145/146	4496	1937-58	350.0	700.0	100.0
TYPE 168	3557	1938-59	20.0	40.0	60.0
TYPE 175	4465	1947-50	250.0	500.0	750.0
TYPE 178/180	4465	1947-50	90.0	180.0	270.0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35.0	70.0	100.0
TYPE 235	3557	1951-54	50.0	100.0	150.0
TYPE 182 VLR	1995	1950-53	4.0	8.0	12.0

## DELTA FILIPPINE

MINICRUISER	1587/1951	1974-85	0.8	1.5	2.5
-------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## DIATTO ITALIA

20A TORPEDO	1996	1924-27	17.5	35.0	50.0
20A BERLINA	1996	1924-27	17.5	35.0	50.0

## DINO ITALIA

206 GT	1986	1967-69	75.0	150.0	220.0
246GT	248	1969-73	85.0	170.0	250.0
246GT S	248	1972-74	100.0	200.0	300.0
208 GT4	1991	1975-80	6.0	12.0	18.0
308 GT4	2926	1973-77	8.0	16.0	24.0

## DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	2.0	4.0	6.0
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2.8	5.5	8.0
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEIMMILLER	684	1951-52	3.0	6.0	9.0
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEIMMILLER	684	1951-52	2.5	5.0	7.5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	2.3	4.5	7.0
SONDERKLASSE F 91 (5 CIL.)	896	1953-55	2.0	4.0	6.0
SONDERKLASSE LUXUS COUPE 4P	896	1953-55	2.3	4.5	7.0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2.5	5.0	7.5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	2.8	5.5	8.0
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	2.3	4.5	7.0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2.3	4.5	7.0
3-6 (F 93 F 94)	996	1955-59	2.3	4.5	7.0
3-6 LUXUS COUPE 4P	996	1955-59	2.8	5.5	8.0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3.3	6.5	10.0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3.5	7.0	10.0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2.5	5.0	7.5
3-6 MONZA	980-996	1956-58	6.0	12.0	18.0
JUNIOR	741	1959-62	1.5	3.0	4.5
JUNIOR DELUXE	796	1961-63	1.8	3.5	5.0
F11F T2	796-889	1963-65	1.8	3.5	5.0
F12ROADSTER	889	1964	2.5	5.0	7.5
F102	1175	1964-66	1.5	3.0	4.5

## DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-720	1974-80	3.0	6.0	9.0
RAMCHARGER (0 SERIE)	5210-5898	1981-93	2.5	5.0	7.5
VIPER	7990	1992-96	17.5	35.0	50.0
VIPER (1 SERIE) / R1710	7990	1996-04	20.0	40.0	60.0
VIPER GTS	7990	1996-02	25.0	50.0	75.0
VIPER SRT 10	8277	2005	25.0	50.0	75.0
VIPER COUPE	8277	2005	27.5	55.0	82.5

## FACEL VEGA FRANCIA

FYS COUPE	4520-5407	1955-58	50.0	100.0	150.0
-----------	-----------	---------	------	-------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
FYS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	60.0	120.0	180.0	
HK 500	5907-6276	1959-61	35.0	70.0	100.0	
EXCELLENCE	6276	1959-61	50.0	100.0	150.0	
FACELUXA/FACELUXA F2	1646	1960-63	15.0	30.0	45.0	
FACEL II	6276-6767	1962-64	40.0	80.0	120.0	
FACEL III	1780	1963-64	20.0	40.0	60.0	
FACEL VI	2860	1964	25.0	50.0	75.0	

## FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1.000.0	2.000	3.000.0
166 INTER	1995	1948-51	375.0	750	1.100.0
195 INTER	2341	1950-52	300.0	600	900.0
212 INTER	2562	1951-53	375.0	750	1.100.0
250 EUROPA	2953	1953-55	300.0	600	900.0
340/342/35/5 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.250.0	2.500	3.750.0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.000.0	2.000	3.000.0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.250.0	2.500	3.750.0
250 GT P/BONAI/ELLENA	2953	1956-58	300.0	600	900.0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150.0	300	450.0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200.0	400	600.0
250 GT 2+2/250 GT 2+2	2953-3967	1960-64	100.0	200	300.0
250 GT L	2953	1963-64	250.0	500	750.0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (DNB)	2953	1958-60	4.000.0	8.000	10.000.0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1960-62	5.000.0	10.000	15.000.0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500.0	5.000	7.500.0
250 GT SMB	2953	1960-62	3.500.0	7.000	9.000.0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000.0	8.000	10.000.0
250 GT 010/0164	2953	1961-64	10.000.0	20.000	30.000.0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	4.000.0	8.000	12.000.0
275 GT B	3285	1964-66	400.0	800	1.200.0
275 GT B/4	3285	1966-68	500.0	1.000	1.500.0
275 GT S	3285	1964-66	250.0	500	750.0
360 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	100.0	200	300.0
330 GT C	3967	1966-68	150.0	300	450.0
330 GT S	3967	1966-68	250.0	500	750.0
365 GT 2+2	4930	1967-72	40.0	80	120.0
365 GT C	4930	1969-71	150.0	300	450.0
365 GT S	4930	1969-70	250.0	500	750.0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4930	1966-68	500.0	1.000	1.500.0
365 GT/4 DAYTONA	4930	1968-73	175.0	350	525.0
365 GT/4 DAYTONA SPIDER	4930	1970-73	400.0	800	1.200.0
208 GT B	1991	1980-82	10.0	20.0	30.0
208 GT S	1991	1980-82	12.5	25.0	37.0
208 GT TURBO	1991	1982-85	12.5	25.0	37.0
208 GT TURBO	1991	1982-85	15.0	30.0	45.0
208 GT TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15.0	30.0	45.0
208 GT TURBO INTERCOOLER (208) GT TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17.5	35.0	50.0
308 GT4	2926	1977-80	8.0	16.0	24.0
308 GT B VETRORESINA	2926	1975-78	40.0	80	120.0
308 GT B	2926	1978-81	15.0	30.0	45.0
308 GT S	2926	1977-81	15.0	30.0	45.0
308 GT B1	2926	1981-82	15.0	30.0	45.0
308 GT S1	2926	1981-82	15.0	30.0	45.0
308 GT QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17.5	35.0	50.0
308 GT S QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17.5	35.0	50.0
328 GT B	3185	1985-89	20.0	40.0	60.0
328 GT S	3185	1985-89	20.0	40.0	60.0
348 TB	3405	1989-94	14.0	28.0	42.0
348 TS	3405	1989-94	15.0	30.0	45.0
348 SPIDER	3405	1993-95	17.5	35.0	52.5
288 GT0	2885	1984-85	350.0	700	1.000.0
MONDIAL B	2926	1980-82	7.5	15.0	22.5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	8.5	17.0	25.5
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	11.0	22.0	33.0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10.0	20.0	30.0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	12.5	25.0	37.5
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12.5	25.0	37.5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	15.0	30.0	45.0
365 GT/4	4930	1971-72	60.0	120.0	180.0
365 GT/4 2+2	4930	1972-76	16.0	32.0	48.0
400 GT	4823	1976-79	12.5	25.0	37.5
4001	4823	1979-84	13.5	27.0	40.5
412	4942	1985-90	15.0	30.0	45.0
365 GT4 BB	4930	1973-76	75.0	150.0	225.0
512 BB	4942	1976-81	75.0	150.0	225.0
512 BB1	4942	1981-84	75.0	150.0	225.0
TESTAROSSA	4942	1984-85	25.0	50.0	75.0
TESTAROSSA	4942	1986-91	22.5	45.0	67.5
512 TR	4942	1992-94	27.5	55.0	82.5
F512M	4942	1994-96	30.0	60.0	90.0
F40	2996	1987-92	200.0	400	600.0
456 GT/GTA	5474	1993-99	15.0	30.0	



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	3	2	1
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0	10,0		
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-75	3,5	7,0	10,0		
8V	1996	1952-54	125,0	250,0	375,0		
8V ZAGATO	1996	1952-54	200,0	400,0	600,0		
1100/03	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0		
1100/03 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0		
1100/03 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0		
1100/03 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	15,0	22,0		
1100/03 E	1089	1956-57	3,3	6,5	10,0		
1100/03 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0		
1100/03 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5		
1100/03 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0		
1100/03 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5		
1100/03 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0		
1100/03 H LUSO	1089	1959-60	2,8	5,5	8,5		
1100 EXPORT	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5		
1100 SPECIAL	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5		
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	2,5	5,0	7,5		
1100 D	1221	1962-66	1,8	3,5	5,0		
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2,0	4,0	6,0		
1100 R	1089	1966-69	1,3	2,5	3,5		
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1,5	3,0	4,5		
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2,5	5,0	7,5		
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6,5	13,0	20,0		
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5,5	11,0	16,5		
600 (VETRI SCORREVOLI)	653	1955-57	5,0	10,0	15,0		
600 TRANS (VETRI SCORREVOLI)	653	1956-57	5,5	11,0	16,5		
600	653	1957-60	4,0	8,0	12,0		
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4,3	8,5	12,0		
600 D	767	1960-69	2,3	4,5	6,5		
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2,5	5,0	7,5		
600 MULTIPLA	653	1956-60	7,0	14,0	21,0		
600 MULTIPLA	767	1960-67	6,0	12,0	18,0		
NUOVA 500	479	1957	6,0	12,0	18,0		
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0	10,0	15,0		
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5	11,0	16,5		
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0	10,0	15,0		
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0	14,0	21,0		
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6,5	13,0	20,0		
500 D	499	1960-65	3,5	7,0	10,0		
500 F	499	1965-72	2,5	5,0	7,5		
500 LUSO	499	1968-72	2,3	4,5	6,5		
500 GARDINIERA	499	1960-67	2,8	5,5	8,0		
500 R	594	1972-75	2,0	4,0	6,0		
1800/1800B	1795	1959-68	3,0	6,0	9,0		
1800/1800B FAMILIARE	1795	1959-68	3,5	7,0	10,0		
2100	2054	1959-61	3,3	6,5	10,0		
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0		
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0		
2300	2279	1961-63	4,0	8,0	12,0		
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5		
2300 LUSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0		
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5		
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0		
2300 COUPE	2279	1961-65	6,5	13,0	20,0		
2300 COUPE S	2279	1961-69	7,5	15,0	22,0		
1300	1295	1961-66	1,8	3,5	5,0		
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0	4,0	6,0		
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8	3,5	5,0		
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0	4,0	6,0		
1500 L	1481	1962-68	2,5	5,0	7,5		
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9,0	18,0	27,0		
1500 COUPE	1481	1964-65	5,0	10,0	15,0		
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6,5	13,0	20,0		
1600 SCABRIOLET	1568	1962-63	9,0	18,0	27,0		
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9,0	18,0	27,0		
1600 COUPE	1568	1963-66	7,5	15,0	22,0		
850 NORMALE SUPER	843	1964-68	1,3	2,5	3,8		
850 DIOROMANTIC	843	1966-68	1,5	3,0	4,5		
850 SPECIAL	843	1968-71	1,3	2,5	3,8		
850 FAMILIARE	843	1965-76	1,0	2,0	3,0		
850 COUPE	843	1965-68	3,0	6,0	9,0		
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2,5	5,0	7,5		
850 SPIDER	843	1965-68	5,5	11,0	16,5		
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5,0	10,0	15,0		
124	1197	1966-70	1,3	2,5	3,8		
124 (II SERIE)	1197	1970-74	1,0	2,0	3,0		
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3	2,5	3,8		
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3	2,5	3,8		
124 SPECIAL (II SERIE)	1438	1970-74	1,0	2,0	3,0		
124 SPECIAL TT1600	1438	1992	1970-74	1,5	3,0	4,5	
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2,8	5,5	8,0		
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2,5	5,0	7,5		
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6,5	13,0	20,0		
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6,5	13,0	20,0		
124 SPORT COUPE 1.6i/1.8	1592	1975	1972-74	2,0	4,0	6,0	
124 SPORT SPIDER 1.6i/1.8	1592	1975	1972-75	6,0	12,0	18,0	
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	17,5	35,0	52,5		
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5,0	10,0	15,0		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	3	2	1
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6,0	12,0	18,0		
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	7,5	15,0	22,0		
125	1608	1967-69	1,5	3,0	4,5		
125 SPECIAL	1608	1968-70	1,8	3,5	5,0		
125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	1,5	3,0	4,5		
DINO COUPE	1987	1967-69	8,5	17,0	25,0		
DINO 2400 COUPE	2408	1969-72	7,5	15,0	22,0		
DINO SPIDER	1987	1966-69	20,0	40,0	60,0		
DINO 2400 SPIDER	2408	1969-72	19,0	38,0	57,0		
128	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0		
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0		
128 (II SERIE) SPECIAL	1116	1970-76	0,8	1,5	2,3		
128 (II SERIE)	1116	1976-85	0,5	1,0	1,5		
128 FAMILIARE (III SERIE)	1116	1970-80	0,5	1,0	1,5		
128 RALLY	1290	1971-74	1,8	3,5	5,0		
128 SPORT COUPE SSL	1116	1970-75	1,8	3,5	5,0		
128 3P	1116	1970-80	1,3	2,5	3,8		
XI/9	1290	1972-78	3,3	6,5	10,0		
XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	2,8	5,5	8,0		
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0	6,0	9,0		
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3,5	7,0	10,0		
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4,0	8,0	12,0		
130 COUPE	3235	1971-77	5,0	10,0	15,0		
129/126 PERSONAL	594	1962-63	0,8	1,5	2,3		
129/126 SLIP	652	704	1983-85	0,5	1,0	1,5	
127 (I SERIE)	905	1971-77	1,0	2,0	3,0		
127 (II SERIE)	903	1049	1977-81	0,5	1,0	1,5	
127 (III SERIE) LUNIPACATA	903	1049	1981-86	0,5	1,0	1,5	
127 (II SERIE) DIESEL	1301	1981-83	0,5	1,0	1,5		
127 PANORAMA	1049	1980-86	0,5	1,0	1,5		
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0,4	0,8	1,2		
127 SPORT	1049	1978-81	1,8	3,5	5,0		
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1,5	3,0	4,5		
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3	0,5	0,8		
131 (III SERIE) BERLINA	1301	1385	1974-83	0,8	1,5	2,3	
131 (III SERIE) PANORAMA	1301	1385	1974-84	0,8	1,5	2,3	
131 SUPERMIRAFIORIBERLINA	1301	1395	1978-83	0,5	1,0	1,5	
131 MIRAFIORI SUPER D	1995	2445	1978-83	0,5	1,0	1,5	
131 SUPERMIRAFIORI PANORAMA	1301	1395	1978-84	0,5	1,0	1,5	
131 PANORAMA D	1995	2445	1978-84	0,5	1,0	1,5	
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	20,0	40,0	60,0		
131 RACING	1995	1978-81	1,3	2,5	3,5		
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0	6,0	9,0		
131 VOLUME TRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5	5,0	7,5		
132 (TUTTI I MODELLI)	1582	1995	1972-81	0,8	1,5	2,3	
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995	2445	1978-81	0,5	1,0	1,5	
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORITA	1995	1974-87	2,3	4,5	6,5		
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ LUNGA	1995	1974-87	2,0	4,0	6,0		
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORITA	2445	1978-87	1,8	3,5	5,0		
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5	3,0	4,5		
ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585	1995	1981-85	0,5	1,0	1,5	
ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	0,5	1,0	1,5		
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	0,8	1,5	2,3		
ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5	1,0	1,5		
PANDA 30	652	1980-85	1,0	2,0	3,0		
PANDA 45/45S	905	1980-85	1,0	2,0	3,0		
PANDA 750/1000	770	999	1986-95	0,5	1,0	1,5	
PANDA 4X4	905	1983-85	1,3	2,5	3,8		
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999	1108	1986-95	1,3	2,5	3,8	
PANDA SELECTA	999	1108	1991-95	0,5	1,0	1,5	
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0,5	1,0	1,5		
LINO (TUTTI I MODELLI)	903	1498	1983-89	0,5	1,0	1,5	
LINO SELECTA	1116	1988-89	0,5	1,0	1,5		
UNO DIDS	1301	1983-89	0,5	1,0	1,5		
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0,5	1,0	1,5		
UNO TURBO D	1307	1986-89	0,5	1,0	1,5		
UNO TURBO LE JANTISDIX	1301	1985-89	1,8	3,5	5,0		
UNO (II SERIE) (TUTTI I MOD.)	903	1499	1989-95	0,5	1,0	1,5	
UNO SELECTA SELECTA REIS	1116	1499	1989-94	0,5	1,0	1,5	
UNO 13 DIDS II SERIE	1302	1989-93	0,5	1,0	1,5		
UNO 17/19 DIDS II SERIE	1698	1929	1989-95	0,5	1,0	1,5	
UNO TURBO D II SERIE	1307	1989-93	0,5	1,0	1,5		
UNO TURBO LE 1400 RACING	1372	1989-93	1,3	2,5	3,5		
RITMO (RITMO SUPER) (II SERIE)	1116	1498	1978-82	0,5	1,0	1,5	
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0,5	1,0	1,5		
RITMO 85 S CABRIOLET BERTONE	1498	1981-82	0,8	1,5	2,3		
RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0,8	1,5	2,3		
RITMO 70 S CABRIOLET (II SERIE)	1301	1983-88	0,8	1,5	2,3		
RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	1,0	2,0	3,0		
RITMO 105 X (I SERIE)	1585	1981-82	1,3	2,5			



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	↓	□	↑
VAUNUS 17M PS TURNER	1498-1758	1960-64	2.0	4.0	6.0	6.0
VAUNUS 17M PS CABRIOLET	1699	1960-64	2.8	5.5	8.0	8.0
VAUNUS 12M P4/ZM4 TS	1183-1498	1962-66	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2.5	5.0	7.5	7.5
VAUNUS 17M PS (TUTTI I MOD)	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS 17M PS TURNER	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS 20M PS (TUTTI I MOD)	1998	1964-67	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS 20M PS TURNER	1998	1964-67	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD)	1183-1305	1966-70	1.3	2.5	4.0	4.0
VAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD)	1498-1699	1966-70	1.3	2.5	4.0	4.0
17M P7A (TUTTI I MOD)	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	4.5
17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	4.5
20M P7A (TUTTI I MOD)	1998-2293	1967-68	1.5	3.0	4.5	4.5
20M P7A TURNER	1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	4.5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	4.5	6.0	6.0
OS 20M1 SCOLPE	1998-2293	1967-68	3.5	7.0	11.0	11.0
17M P7B (TUTTI I MOD)	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5	4.5
17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5	4.5
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2.3	4.5	7.0	7.0
20M P7B (TUTTI I MOD)	1998-2530	1968-71	1.5	3.0	4.5	4.5
20M P7B TURNER	1998-2530	1968-71	1.5	3.0	4.5	4.5
20M P7B (TUTTI I MOD)	2530	1969-71	1.8	3.5	5.0	5.0
VAUNUS BERLINA (V6) ISERIE	1295-1993	1971-82	0.8	1.5	2.3	2.3
VAUNUS SW (V6) ISERIE	1297-1993	1971-82	0.8	1.5	2.3	2.3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0.8	1.5	2.3	2.3
ESCORT MECANO	1601	1971-75	5.0	10.0	15.0	15.0
ESCORT RS1600	1601	1971-75	6.0	12.0	18.0	18.0
ESCORT RS1800	1855	1975-77	6.0	12.0	18.0	18.0
ESCORT RS2000	1993	1974-77	7.0	14.0	21.0	21.0
ESCORT RS2000	1995	1977-80	4.3	8.5	13.0	13.0
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD)	940-1297	1975-80	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD)	1117-1597	1980-90	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1.0	2.0	3.0	3.0
ESCORT XR3I (XR3I)	1597	1980-90	1.0	2.0	3.0	3.0
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1.3	2.5	4.0	4.0
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD)	1119-1796	1990-95	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-95	0.8	1.5	2.3	2.3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD)	1119-1796	1990-95	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT IV SERIE SWD	1753	1990-95	0.5	1.0	1.5	1.5
ESCORT RS2000 (V6) ISERIE	1998	1991-95	0.8	1.5	2.3	2.3
ESCORT RS2000 4X4 (V6) ISERIE	1998	1995-97	1.0	2.0	3.0	3.0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	4.0	8.0	12.0	12.0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	1.0	2.0	3.0	3.0
ORION III SERIE (TUTTI I MOD)	1297-1598	1983-90	0.5	1.0	1.5	1.5
ORION III SERIE D	1608-1753	1983-90	0.5	1.0	1.5	1.5
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0.5	1.0	1.5	1.5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0.5	1.0	1.5	1.5
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD)	1305-2293	1969-73	1.8	3.5	5.0	5.0
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD)	1293-2394	1974-78	1.3	2.5	3.8	3.8
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD)	1298-2494	1978-87	1.0	2.0	3.0	3.0
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12.5	25.0	37.0	37.0
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	3.5	7.0	10.0	10.0
CONSUL GRANADA BERL I SERIE	1699-2394	1972-77	0.8	1.5	2.3	2.3
CONSUL GRANADA SW I SERIE	1699-2394	1972-77	0.8	1.5	2.3	2.3
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0.5	1.0	1.5	1.5
GRANADA II SERIE	1948-2499	1977-85	0.5	1.0	1.5	1.5
GRANADA S W II SERIE	1699-2792	1977-85	0.5	1.0	1.5	1.5
GRANADA D SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0.5	1.0	1.5	1.5
FESTIA VII SERIE (TUTTI I MOD)	957-1392	1976-88	0.5	1.0	1.5	1.5
FESTIA II SERIE D	1608	1983-88	0.5	1.0	1.5	1.5
FESTIA XR 2	1598	1981-88	0.8	1.5	2.3	2.3
FESTIA XR 2i	1598-1796	1989-95	0.5	1.0	1.5	1.5
FESTIA TURBO	1597	1990-93	1.0	2.0	3.0	3.0
FESTIA III SERIE (TUTTI I MOD)	1001-1796	1989-95	0.5	1.0	1.5	1.5
FESTIA III SERIE D	1753	1989-95	0.5	1.0	1.5	1.5
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2955	1982-92	0.5	1.0	1.5	1.5
SIERRAS W (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0.5	1.0	1.5	1.5
SIERRA DIESEL TD (TUTTI I MOD)	1753-2304	1982-92	0.5	1.0	1.5	1.5
SIERRA TD SW (TUTTI I MOD)	1753-2304	1982-92	0.5	1.0	1.5	1.5
SIERRA XR4i	2792	1982-85	0.8	1.5	2.3	2.3
SIERRA XR4i 4X4 2B 4X4	2792-2955	1985-92	0.8	1.5	2.3	2.3
SIERRA 2B 4X4 SW	2792	1986-89	0.8	1.5	2.3	2.3
SIERRA 2.9i 4X4	2953	1988-92	0.8	1.5	2.3	2.3
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2953	1988-92	0.8	1.5	2.3	2.3
SIERRAS COSWORTH	1993	1986-87	7.5	15.0	22.0	22.0
SIERRAS 500 COSWORTH	1993	1987	10.0	20.0	30.0	30.0
SIERRA COSWORTH 4X4 (5 VOLUMI)	1993	1988-93	5.0	10.0	15.0	15.0
RS200	1803	1985-86	37.5	75.0	110.0	110.0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2955	1985-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO DTD (TUTTI I MOD)	2498	1986-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2955	1991-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO 2.8i (2.9i 4X4)	2792-2955	1986-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO 2.9i 4X4	2955	1991-94	0.8	1.5	2.3	2.3
SCORPIO 2.9i V6 24V SW	2955	1992-94	0.8	1.5	2.3	2.3
SCORPIO 2.0i (2.0i 16V) (I.S.)	1998	1994-95	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO 2.0i (2.0i 16V) SW (I.S.)	1998	1994-95	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO TD (I.S.)	2500	1994-95	0.5	1.0	1.5	1.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	↓	□	↑
SCORPIO TD SW (I.S.)	2500	1994-95	0.5	1.0	1.5	1.5
SCORPIO 2.9i V6 24V (I.S.)	2955	1994-98	0.8	1.5	2.3	2.3
SCORPIO 2.9i V6 24V SW (I.S.)	2955	1994-98	0.8	1.5	2.3	2.3
MONDEO 4 P.5 (TUTTI I MOD)	1597-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	1.5
MONDEO 2.5 V6 24V (I.S.)	2544	1994-99	0.5	1.0	1.5	1.5
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	1.5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (I.S.)	2544	1994-99	0.8	1.5	2.3	2.3
MONDEO TD 4P.5P	1753	1993-95	0.5	1.0	1.5	1.5
MONDEO TD SW	1753	1993-95	0.5	1.0	1.5	1.5
GALAXY 2016V	1998	1995	0.7	1.5	2.2	2.2
GALAXY TD	1896	1995	0.7	1.5	2.2	2.2
GALAXY 28 VR6 (I.SERIE)	2792	1995-05	1.3	2.5	3.5	3.5
PUMA	1388-1679	1997-01	0.8	1.5	2.3	2.3
COUGAR 2.0 16V 2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0.8	1.5	2.3	2.3
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-05	0.5	1.0	1.5	1.5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (I.SERIE)	2495	2000-05	0.8	1.5	2.3	2.3
MONDEO 3.0 V6 24V (I.SERIE)	2967	2002-05	0.7	1.5	2.2	2.2
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II SERIE)	2967	2002-05	1.0	2.0	3.0	3.0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-05	1.3	2.5	3.5	3.5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (I.S.)	2967	2002-05	1.5	3.0	4.5	4.5
SPORT KA	1597	2003-05	1.0	2.0	3.0	3.0
SIREE TKA	1597	2003-05	1.5	3.0	4.5	4.5
FOCUS ST170ST 170 SW (I.S.)	1998	2002-04	1.5	3.0	4.5	4.5
FOCUS RS 2.5 (I.S.)	1998	2003-04	2.5	5.0	7.5	7.5
FESTIA ST (V.SERIE)	1999	2005	1.2	2.5	3.7	3.7
FOCUS ST TURBO (I.S.)	2522	2005	3.2	6.5	9.7	9.7

## FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93AE495A	1172	1983-83	3.0	6.0	9.0	9.0
POPULAR 103 E	1172	1983-83	2.5	5.0	7.5	7.5
PREFECT 107 E	997	1989-91	2.0	4.0	6.0	6.0
ANGLIA E94AE494A	993	1989-93	2.5	5.0	7.5	7.5
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1983-82	2.0	4.0	6.0	6.0
ANGLIA ANGLIA ESTATE 105 E	997	1989-87	2.0	4.0	6.0	6.0
ANGLIA SUPER SUPER ESTATE 125 E	1198	1982-85	2.0	4.0	6.0	6.0
CONSUL (TUTTI I MOD)	1508	1951-56	1.8	3.5	5.0	5.0
CONSUL MIQ (TUTTI I MOD)	1705	1956-62	2.0	4.0	6.0	6.0
CONSUL CONVERTIBILE	1705	1952-56	2.3	4.5	7.0	7.0
CONSUL CONVERTIBILE MIQ	1705	1956-62	3.0	6.0	9.0	9.0
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	1.8	3.5	5.0	5.0
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2.3	4.5	7.0	7.0
CORSAR (I TUTTI I MODELLI)	1498-1998	1964-70	1.5	3.0	4.5	4.5
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD)	1198-1500	1962-66	1.3	2.5	4.0	4.0
CORTINA MIQ (TUTTI I MOD)	12981-1599	1967-70	0.8	1.5	2.3	2.3
CORTINA LTUS MK1	1558	1964-66	16.0	32.0	48.0	48.0
CORTINA TWIN GYM MIQ (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	20.0	30.0	30.0
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2.0	4.0	6.0	6.0
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2.8	5.5	8.0	8.0
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2.0	4.0	6.0	6.0
ZEPHYR MIQ 2	2553	1956-62	2.3	4.5	7.0	7.0
ZEPHYR MIQ CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0	9.0
ZODIAC MIQ 2	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0	9.0
ZODIAC MIQ CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0	9.0
ZEPHYR 4 MK3	1705	1962-66	1.8	3.5	5.0	5.0
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	2.0	4.0	6.0	6.0
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2.0	4.0	6.0	6.0
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1.3	2.5	4.0	4.0
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1.5	3.0	4.5	4.5
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1.8	3.5	5.0	5.0

## FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	37.5	37.5
MUTT M TS1A1/A2	2319	1959-88	5.0	10.0	15.0	15.0
BRONCO	2781-4946	1966-75	3.0	6.0	9.0	9.0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2.5	5.0	7.5	7.5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2.0	4.0	6.0	6.0
MAVERICK Z7 TD	2663	1992-96	1.5	3.0	4.5	4.5
EXPLORER	3958	1990-94	2.0	4.0	6.0	6.0
EXPLORER	3958-4942	1995-05	2.5	5.0	7.5	7.5
THUNDERBIRD	3950	2001-05	5.0	10.0	15.0	15.0
GT	5409	2004-05	110.0	220.0	330.0	330.0
MUSTANG 4.0 V6	4009	2004-05	6.0	12.0	18.0	18.0
MUSTANG 4.0 V6 CONVERTIBILE	4009	2004-05	6.5	13.0	19.5	19.5



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
H68 52 HP (T4)	6597	1919-29	150,0	300,0	450,0	
H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	200,0	400,0	600,0	
T48	2498	1926-31	20,0	40,0	60,0	
T49	3746	1924-36	27,5	55,0	80,0	
T64	4581	1929-33	40,0	80,0	120,0	
H5 26 JUNIOR	4540	1930-34	42,5	85,0	130,0	
160/160 RL7160RLA	3016-3404	1932-43	17,5	35,0	50,0	
K6 (T70)	5181	1934-37	200,0	400,0	600,0	
J2 (T68)	9424-1130	1931-37	250,0	500,0	750,0	

## HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5,0	10,0	15,0
S800	791	1966-70	6,0	12,0	18,0
N560/N400/N600	354-599	1969-74	1,8	3,5	5,0
CMV (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0,5	1,0	1,5
CMV CRX	1590	1984-91	1,8	3,5	5,0
CMV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0,5	1,0	1,5
CRX	1495-1595	1992-99	2,0	4,0	6,0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0,5	1,0	1,5
PRELUDE 2.0 16V/2.201/4WS	1958	1987-90	1,0	2,0	3,0
PRELUDE 2.0 16V/2.201/4WS	1996-2259	1991-96	1,3	2,5	3,5
PRELUDE 2.0 16V/2.201/4WS	1996-2259	1996-02	1,3	2,5	3,5
LEGENDS 2.0 V6 24V COUPE	2675	1988-90	1,0	2,0	3,0
LEGENDS 2.0 V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1,5	3,0	4,5
NSX	2977-3179	1990-05	12,5	25,0	35,0
CR-V	1973-2354	1995-05	1,5	3,0	4,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1,8	3,5	5,0
HR-V 3.5 PORTE	1590	1998-05	0,5	1,0	1,5
S2000	1996	1999-05	4,0	8,0	12,0
ACCORD (TUTTI I MODELLI)	1850-2675	1995	0,5	1,0	1,5
SHUTTLE	2156	1994-95	0,7	1,5	2,2

## HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6,0	12,0	18,0
864	2312	1938-50	4,0	8,0	12,0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5,0	10,0	15,0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6,0	12,0	18,0

## HUMBER GRAN BRETAGNA

SNPE 80	3498	1932-35	12,5	25,0	37,5
SNPE	4086	1935-37	13,5	27,0	40,0
SNPE	3180	1937-39	11,0	22,0	33,0
SNPE	2751	1945-48	5,5	11,0	16,5
PULLMAN	3498	1932-35	13,5	26,0	40,0
PULLMAN	4086	1935-39	14,0	28,0	42,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	7,0	14,0	21,0
PULLMAN MK II/III/IV	4086/4139	1948-54	8,0	16,0	24,0
SNPE IMPERIAL	4086	1937-39	14,0	28,0	42,0
SUPER SNPE	4086	1938-40	7,0	14,0	21,0
SUPER SNPE MK I	4086	1945-48	6,5	13,0	20,0
SUPER SNPE MK II/MK III	4086	1948-52	7,5	15,0	22,5
SUPER SNPE MK IV/AV/B	4139	1952-57	6,0	12,0	18,0
SUPER SNPE SER. I/II/III/IV	2651-2965	1958-67	3,5	7,0	10,0
IMPERIAL MK I/II/III/IV	4086/4139	1949-54	8,0	16,0	24,0
HAWK MK III	1944	1945-48	5,0	10,0	15,0
HAWK MK I/II/III/IV/VA	1944-2267	1948-57	3,5	7,0	10,0
HAWK SERIE S/IIA/IIIB/IV/VA	2267	1957-67	2,8	5,5	8,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4,0	8,0	12,0
SCÉPIRE	1592	1963-65	2,5	5,0	7,5
SCÉPIRE MK II	1725	1965-67	2,3	4,5	7,0
SCÉPIRE MK III	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
15.96	2815	1919-28	6,5	13,0	20,0
10.5	1593	1919-23	5,0	10,0	15,0
10.8	1743	1921	5,0	10,0	15,0
11.4	1743	1922-25	6,0	12,0	18,0
8178	985	1922-25	4,5	9,0	13,5
9120	1056	1925-28	4,5	9,0	13,5
122.5	1795	1925-27	6,0	12,0	18,0
1440	2050	1927-29	6,5	13,0	20,0
20.65	3075	1927-28	12,5	25,0	37,0
20.65	3075	1929-30	12,5	25,0	37,0
9128	1056	1929-30	5,0	10,0	15,0
6150	2110	1929	6,0	12,0	18,0
16.50	2110	1928-32	9,0	18,0	27,0
16.60	2276	1932-35	9,0	18,0	27,0
12 HP	1669	1933-37	5,5	11,0	16,5
18 HP	2751	1935-37	8,0	16,0	24,0
16 HP	2576	1937-39	7,5	15,0	22,5
25.70 SNPE	3498	1930-35	12,5	25,0	37,5

## HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-05	6,0	12,0	18,0
H5	3464	2004-05	7,0	14,0	21,0

## HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY SERIE (TUTTI I MOD.)	12381-598	1975-82	0,4	0,8	1,2
PONY R SERIE (TUTTI I MOD.)	12381-598	1982-90	0,3	0,5	0,8
PONY H SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	0,3	0,5	0,8
PONY COUPE	1468	1980-82	0,4	0,8	1,2

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0,4	0,8	1,2	
COUPE (III SERIE)	1600-1975	1996-01	0,5	1,0	1,5	
LANTIRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-95	0,3	0,5	0,8	
SQNA/TA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-95	0,3	0,5	0,8	
COUPE/TURBON	1599-2636	2002-05	0,5	1,0	1,5	
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994-95	0,3	0,5	0,8	
TERRACAN	3497	2005	2,0	4,0	6,0	
TERRACAN TD	2902	2005	2,0	4,0	6,0	

## IATO ITALIA

16/19 TDZ/OGH	1580-1995	1991-93	0,5	1,0	1,5
---------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1,5	3,0	4,5
A40 S	1098	1963-67	1,8	3,5	5,0
950 SPIDER	948	1960-63	3,5	7,0	10,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3,5	7,0	10,0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3,0	6,0	9,0
INSTRASS	1098	1963-70	2,0	4,0	6,0
JULIASIS	1098	1964-73	1,5	3,0	4,5
MINIMINOR 33 CV DIN	848	1965-67	2,3	4,5	7,0
MINIMINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2,0	4,0	6,0
MINIMINOR MK2	848	1968-70	1,8	3,5	5,0
MINIMINOR MKS	848	1970-72	1,8	3,5	5,0
MINICOOPER	998	1966-68	5,0	10,0	15,0
MINICOOPER MK2	998	1968-70	4,5	9,0	13,5
MINICOOPER MKS	998	1970-72	4,0	8,0	12,0
MINI MK LEGNO	848	1966-68	2,8	5,5	8,0
MINI MK2 LEGNO	848	1968-70	2,5	5,0	7,5
MINI MK2 MK2 LALICA	848	1968-70	1,8	3,5	5,0
MINI MK3 LEGNO	848	1970-72	2,3	4,5	7,0
MINI MK3 MK3 LALICA	848	1970-72	1,8	3,5	5,0
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	1,5	3,0	4,5
MINICOOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	3,8	7,5	11,5
MINIMATIC 1000	998	1972-74	1,8	3,5	5,0
MINI 1000	998	1972-74	1,8	3,5	5,0
REGENT	1275-1485	1974-76	0,5	1,0	1,5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998/1275	1974-82	0,8	1,5	2,3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1,8	3,5	5,0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	1,5	3,0	4,5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0,5	1,0	1,5
3 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0,4	0,8	1,2
650	617	1984-90	0,5	1,0	1,5
990	993	1986-90	0,5	1,0	1,5
990 DIESEL	993	1987-90	0,4	0,8	1,2
550	548	1988-90	0,5	1,0	1,5
SMALL 500	659	1991-92	0,5	1,0	1,5
SMALL 990	2993	1991-92	0,5	1,0	1,5
ELBA 15 3 P/5 P	1498	1992-95	0,4	0,8	1,2
ELBA 17 05 PORTE	1697	1992-95	0,4	0,8	1,2
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0,3	0,5	0,8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0,4	0,8	1,2

## INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	3,0	6,0	9,0
SCOUT	3203-4976	1969-75	2,5	5,0	7,5
SCOUT	3203-5635	1976-82	2,5	5,0	7,5

## ISO ITALIA

ISETA	198-236	1953-56	10,0	20,0	30,0
-------	---------	---------	------	------	------

## ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	35,0	70,0	105,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	37,5	75,0	112,5
45 (4 SPORT ELU/IF/DWR 10)	5359-5762	1967-74	15,0	30,0	45,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	20,0	40,0	60,0
LELE I/R	5762	1972-74	22,5	45,0	67,5
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	25,0	50,0	75,0
GRIFO GL (300-365 CV)/R	5359	1965-70	75,0	150,0	225,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	125,0	250,0	375,0
GRIFO 8 B	5762	1971-74	100,0	200,0	300,0
GRIFO 9 CANAM	6998	1971-74	125,0	250,0	375,0

## ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO B	5898	1919-24	250,0	500,0	750,0
TIPO 8A	7370	1924-30	300,0	600,0	900,0
TIPO 8B	7370	1930-32	350,0	700,0	1.000,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	350,0	700,0	1.000,0
TIPO 8ASS	7370	1928-32	375,0	750,0	1.100,0

## ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	1,0	2,0	3,0
---------	-----------	---------	-----	-----	-----

## ITALA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18,0	36,0	54,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16,5	33,0	50,0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22,5	45,0	70,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+
---------	-----------------	------	-------------	---



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
XIS	5345	1975-81	7,5	15,0	22,5
XISH.E	5345	1981-87	8,0	16,0	24,0
XISH.E	5345	1988-93	8,5	17,0	25,5
XIS.60V12	5993	1993-96	10,0	20,0	30,0
XIRS	5993	1990-93	12,0	24,0	36,0
XI.5C	5345	1983-87	8,0	16,0	24,0
XIS CONVERTIBILE	3980-5993	1988-96	12,0	24,0	36,0
XI.220	3498	1992-94	80,0	160,0	240,0
XI8 COUPE	3996-4196	1996-05	6,0	12,0	18,0
XKR	3996-4196	1998-05	7,0	14,0	21,0
XKR100	3996	2001	8,0	16,0	24,0
XI8 CONVERTIBILE	3996-4196	1996-05	8,0	16,0	24,0
XKR CONVERTIBILE	3996-4196	1998-05	9,0	18,0	27,0
XKR100 CONVERTIBILE	3996	2001	10,0	20,0	30,0
XTYPE 25.0 V6	2497-2967	1998-05	1,8	3,5	5,0
S TYPE 4.0 H4 V8	3996-4196	1998-05	2,3	4,5	6,5
S TYPE 4.2R	4196	2002-05	3,0	6,0	9,0
XIR 15	5993	1991	150,0	300,0	450,0
X TYPE 20 V6 2.4V ESTATE	2099	2002-05	1,3	2,5	3,5
X TYPE V6 25 4X4 ESTATE	2495	2001-05	1,5	3,0	4,5
X TYPE V6 30 4X4 ESTATE	2968	2001-05	1,8	3,5	5,0
X16 30 V6 (X.350)	2967	2002-05	4,0	8,0	12,0
X18 35 V8 (X.350)	3555	2002-05	4,5	9,0	13,5
X18 4.2 V8 (X.350)	4196	2002-05	5,0	10,0	15,0
X18 4.2 V8 S/C (X.350)	4196	2002-04	6,0	12,0	18,0
X18 4.2 V8 SUPER S/C (X.350)	4196	2003-04	7,0	14,0	21,0
X1R V8 (X.350)	4196	2004-05	7,0	14,0	21,0

## JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	12,5	25,0	35,0
GPA	2199	1942-43	11,0	22,0	33,0
M38	2199	1950-52	9,0	18,0	27,0
M38 AI	2199	1952-68	7,0	14,0	21,0
STATION WAGON	2199-5703	1946-62	7,5	15,0	22,0
M42 NIGHT MYNTE	1775	1959-72	4,0	8,0	12,0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	5,0	10,0	15,0
CJ-5	2199	1955-65	4,0	8,0	12,0
CJ-5	2199-3801	1966-70	3,5	7,0	10,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	3,5	7,0	10,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	3,5	7,0	10,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	6,0	12,0	18,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	6,0	12,0	18,0
CJ-6	2199	1955-65	3,5	7,0	10,0
CJ-6	2199-3801	1966-70	2,5	5,0	7,5
CJ-6	2199-4981	1971-79	3,0	6,0	9,0
CJ-6	2475-4981	1980-85	3,0	6,0	9,0
CJ-7	2199-4981	1976-79	3,5	7,0	10,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	3,5	7,0	10,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6,5	13,0	20,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6,0	12,0	18,0
WRANGLER (YJ)	2464-4255	1986-96	3,5	7,0	10,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	4,0	8,0	12,0
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	4,5	9,0	13,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	5,0	10,0	15,0
WRANGLER (TJ)	2409-3964	1996-05	5,0	10,0	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0	10,0	15,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0	8,0	12,0
WAGONEER	3777-5359	1962-75	4,0	8,0	12,0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3,5	7,0	10,0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3,0	6,0	9,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5	5,0	7,5
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1,0	2,0	3,0
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1,5	3,0	4,5
WAGONEER	2464-3956	1984-92	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1,5	3,0	4,5
GRAND CHEROKEE (HS)	3956-4701	1998-04	2,5	5,0	7,5
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2688-3124	1998-04	2,0	4,0	6,0
CHEROKEE (ISE/RIE)	2409-3700	2001-05	2,3	4,5	6,5
CHEROKEE TD (ISE/RIE)	2499-2755	2001-05	1,8	3,5	5,0
GRAND CHEROKEE (HS)	3700-5654	2004-05	2,7	5,5	8,2
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2987	2004-05	2,2	4,5	6,7

## JENSEN GRAN BRETAGNA

PW	3860-4274	1946-52	11,5	23,0	35,0
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	15,0	30,0	45,0
5415 4 RS/41 S	3993-5354	1953-63	20,0	40,0	60,0
CVB	5916-6276	1962-66	17,5	35,0	50,0
INTERCEPTOR III/SERIE	6276-7222	1966-76	19,0	38,0	62,0
FFI/III/SERIE	6276-7222	1967-72	22,5	45,0	65,0
INTERCEPTOR I/IS CONVERTIBILE	7222	1974-76	20,0	40,0	60,0
INTERCEPTOR SP	7222	1971-72	18,0	36,0	54,0
INTERCEPTOR SA	5898	1987-91	19,0	38,0	57,0
JENSEN HEALEY	1973	1972-76	7,5	15,0	22,0
GT	1973	1975-76	6,0	12,0	18,0
SVB	4601	1998-02	10,0	20,0	30,0
CVB COUPE	4601	2000-02	10,0	20,0	30,0

## JOWETT GRAN BRETAGNA

777	907	1921-36	3,5	7,0	10,0
-----	-----	---------	-----	-----	------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
8	946	1937	4,0	8,0	12,0
10	1166	1936-39	4,0	8,0	12,0
JAVELIN PA/PB/PC/PO/PE	1486	1947-54	5,0	10,0	15,0
JUPITER I/II A	1486	1950-54	6,5	13,0	20,0

## KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-95	0,3	0,5	0,8
SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-95	0,3	0,5	0,8
SPORTAGE	1998	1993-95	0,5	1,0	1,5
SPORTAGE DIESEL	2184	1993-95	0,5	1,0	1,5

## LADA RUSSIA

NIVA	1568	1976-81	0,5	1,0	1,5
NIVA	1568-1905	1982-95	0,8	1,5	2,3
NIVA MASTER	1568-1690	1995	1,0	2,0	3,0
Z107 BERLINA	1198-1690	1992-95	0,3	0,5	0,8
Z104S/Z105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-95	0,3	0,5	0,8
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-95	0,3	0,5	0,8
110	1500	1995	0,2	0,5	0,7

## LAFER BRASILE

MP SPIDER	1584	1974-90	4,0	8,0	12,0
-----------	------	---------	-----	-----	------

## LAGONDA GRAN BRETAGNA

11.912/24	1420	1920-25	7,5	15,0	22,5
2 LITRE	1954	1926-35	8,5	17,0	25,0
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2995-3811	1929-35	12,5	25,0	38,0
16/80	2402-2692	1926-28	12,5	25,0	38,0
16/80	1991	1933	12,5	25,0	38,0
M/S RAPIDE M/S	4453	1933-34	25,0	50,0	75,0
16/45	3619-4453	1935-36	27,5	55,0	80,0
16/6	4453	1938-39	25,0	50,0	75,0
4 1/2 VIZ RAPIDE	4480	1937-40	60,0	120,0	180,0
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	12,5	25,0	38,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	20,0	40,0	60,0
3 LITRE	2922	1953-58	15,0	30,0	45,0
3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	25,0	50,0	75,0
RAPIDE	3995	1961-64	30,0	60,0	90,0

## LAMBORGHINI ITALIA

350 GT	3464	1964-67	150,0	300,0	450,0
400 GT	3929	1966-68	125,0	250,0	375,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	120,0	240,0	360,0
P400 MURRA	3929	1966-68	300,0	600,0	900,0
P400 MURRA S	3929	1968-71	350,0	700,0	1.000,0
P400 MURRA SV	3929	1971-73	400,0	800,0	1.200,0
ESPAÑA	3929	1968-78	35,0	70,0	105,0
ISERO/ISERO S	3929	1968-70	50,0	100,0	150,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	25,0	50,0	75,0
P.250 S.2+2	2462	1970-75	15,0	30,0	45,0
URRACO P200	1994	1974-79	12,5	25,0	38,0
URRACO P250	2462	1976-79	15,0	30,0	45,0
URRACO P500	2996	1974-79	17,5	35,0	50,0
SELHOUTE	2996	1977-79	35,0	70,0	105,0
JALPA P550 GIS	3485	1985-88	20,0	40,0	60,0
COUNIACH IP400	3929	1973-78	80,0	160,0	240,0
COUNIACH IP400S	3929	1978-82	70,0	140,0	210,0
COUNIACH IP5000S	4754	1982-84	65,0	130,0	200,0
COUNIACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	60,0	120,0	180,0
COUNIACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	60,0	120,0	180,0
LM002	5167	1985-91	30,0	60,0	90,0
DIABLO DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	30,0	60,0	90,0
DIABLO SV/SVIGT	5707	1991-00	32,5	65,0	100,0
DIABLO DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	36,0	72,0	110,0
DIABLO GT/STR	5992	1999-01	45,0	90,0	135,0
DIABLO 6.0	5992	2000-01	28,0	56,0	84,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	30,0	60,0	90,0
GALLARDO	4961	2003-05	35,0	70,0	100,0
MURO ELAGO	6892	2002-05	50,0	100,0	150,0
MURO ELAGO ROADSTER	6892	2004-05	65,0	130,0	200,0
GALLARDO SPIDER	4961	2005	45,0	90,0	135,0

## LANCHESTER GRAN BRETAGNA

40	678	1919-28	22,5	45,0	70,0
21	3100-3327	1923-31	15,0	30,0	45,0
30	4437	1928-33	20,0	40,0	60,0
40	6880	1928-31	20,0	40,0	60,0
10	1205	1932-35	5,0	10,0	15,0
18	2504	1933-34	9,0	18,0	27,0
LIGHT 6	1378	1933-37	6,0	12,0	18,0
E 18	2590	1935	9,0	18,0	27,0
SPECIAL S 8	4625	1936-39	15,0	30,0	45,0
11	1444	1936-39	4,0	8,0	12,0
18	2565	1936-39	9,0	18,0	27,0
ROADRIDER	1527	1937-38	5,0	10,0	15,0
14	1809	1937-39	5,5	11,0	16,5
10	1287	1946-51	4,0	8,0	12,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
14 LEDA	1968	1950-54	3,5	7,0	10,0

## LANCIA ITALIA

LAMBDA I/SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100,0	200,0	300,0
LAMBDA II/III/IV/VIS TORPEDO	2120	1923-26	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VI/SERIE TORPEDO	2370	1927	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VIII/SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50,0	100,0	150,0
DLAMBDA III/SERIE BERLINA	3960	1928-32	60,0	120,0	180,0
ASTURA I/II/III/IV/SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	40,0	80,0	120,0
ARTEANA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12,5	25,0	35,0
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17,5	35,0	50,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16,0	32,0	48,0



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
FULVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4.0	8.0	12.0	
FULVIA COUPE 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	9.0	18.0	27.0	
FULVIA SPORT ZAGATO	1298	1965-67	9.0	18.0	27.0	
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	7.5	15.0	22.0	
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	7.5	15.0	22.0	
FULVIA C RALLYE 1.6 HF (ANALONDA)	1584	1968-70	16.0	32.0	48.0	
FULVIA COUPE 1.6 HF LUSO	1584	1970-72	9.0	18.0	27.0	
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	10.0	20.0	30.0	
FULVIA COUPE II SERIE	1298	1970-73	3.5	7.0	10.0	
FULVIA COUPE 3	1298	1973-76	3.0	6.0	9.0	
FULVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	3.5	7.0	10.0	
FULVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	3.5	7.0	10.0	
BE TA 1.3 (1.4) 1.6 (1.8) I SERIE	1297/1756	1972-75	1.0	2.0	3.0	
BE TA 1.3 (1.6) 2.0 (II) SERIE	1297/1995	1975-79	0.8	1.5	2.3	
BE TA 1.6 (2.0) III SERIE	1585/1995	1979-82	0.8	1.5	2.3	
BE TA COUPE 1.6 (1.8) I SERIE	1592/1756	1973-75	1.8	3.5	5.0	
BE TA COUPE 1.3 (1.6) 2.0 (III) S	1297/1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BE TA COUPE 1.3 (1.6) 2.0 (II) S	1366/1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BE TA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BE TA HPE 1.6 (1.8) I SERIE	1592/1756	1975	1.8	3.5	5.0	
BE TA HPE 1.6 (2.0) III SERIE	1585/1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BE TA HP EXECUTIVE 1.6 (2.0) I SERIE	1585/1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BE TA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BE TA SPIDER 1.6 (1.8) 2.0 (III) S	1585/1995	1974-82	3.5	7.0	10.0	
BE TA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	4.5	9.0	13.5	
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	5.0	10.0	15.0	
BE TA TREVI 1.6	1585	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BE TA TREVI 2.0 (2.0) I SERIE	1995	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BE TA TREVI 2.0 (2.0) VOLUMEX	1995	1982-84	1.5	2.5	4.0	
STRATOS HF	2408	1973-78	100.0	200.0	300.0	
DELIA (TUTTI I MODELLI)	1301/1498	1979-92	0.5	1.0	1.5	
DELIA GT 1600 GT I E	1585	1982-93	1.0	2.0	3.0	
DELIA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0	6.0	
DELIA HF TURBO LE	1585	1986-93	2.3	4.5	6.5	
DELIA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	8.0	12.0	
DELIA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	12.0	18.0	
DELIA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	9.0	18.0	27.0	
DELIA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	12.5	25.0	35.0	
DELIA S4	1759	1985-87	50.0	100.0	150.0	
DELIA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	1.0	1.5	
GAMMA 2000 (2500) I SERIE	1999/2484	1976-79	1.5	3.0	4.5	
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	1.8	3.5	5.0	
GAMMA 2500 (2000) II SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0	7.5	
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5	8.0	
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0	9.0	
GAMMA 2500 COUPE II SERIE	2484	1980-84	3.3	6.5	10.0	
037 RALLY	1995	1982-84	75.0	150.0	220.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1502/1585	1982-89	0.5	1.0	1.5	
PRISMA 4WD INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	1.5	2.3	
PRISMA DIESEL (TURBO) DIESEL	1929	1984-89	0.5	1.0	1.5	
THEMA LE	1995	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I TURBO	1995	1984-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5.0	10.0	15.0	
THEMA B.32	2927	1986-87	6.0	12.0	18.0	
THEMA 2.0 I TURBO SW	1995	1986-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA LE 16V II SERIE	1995	1988-92	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 I 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	2.0	4.0	6.0	
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.8	3.5	5.0	
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA B.32 II SERIE	2927	1988-92	6.0	12.0	18.0	
THEMA LE 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I 16V TURBO SW II S	1995	1988-92	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I 16V III SERIE	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 I 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I 16V TURBO SW III S	1995	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1989-95	0.5	1.0	1.5	
DEBRA SW (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1994-95	0.7	1.5	2.2	
DEBRA SW INTEGRALE	1995	1994-95	1.0	2.0	3.0	
DEBRA TURBO DS	1929	1989-95	0.5	1.0	1.5	
DEBRA SW TURBOS	1929	1994-95	0.7	1.5	2.2	
DEBRA 2.0 I TURBO HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
DEBRA 2.0 I TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
K20 20V/24V	1998/2446	1994-95	0.5	1.0	1.5	
K20 TURBO 16V	1995	1994-95	0.8	1.5	2.3	
K24 TD	2387	1994-95	0.5	1.0	1.5	
K20 20V TURBO	1998	1998-01	0.8	1.5	2.3	
K3.0 V6 24V	2959	1994-01	0.8	1.5	2.3	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
K3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	0.8	1.5	2.3	
K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.0	2.0	3.0	
K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.0	2.0	3.0	
K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0.8	1.5	2.3	
K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	0.8	1.5	2.3	
THE SIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-05	1.3	2.5	3.5	
THE SIS 2.4 20V	2446	2001-05	1.0	2.0	3.0	
THE SIS 3.0 V6	2959	2001-05	1.5	3.0	4.5	
THE SIS 3.2 V6	3179	2003-05	1.8	3.5	5.0	
DELTA 1.6 (1.8) (II) SERIE	1581/1756	1993-95	0.5	1.0	1.5	
DELTA 2.0 16V (II) SERIE	1995	1993-95	0.8	1.5	2.3	
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (HS)	1995	1993-94	1.0	2.0	3.0	
DELTA HP 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1.0	2.0	3.0	
DELTA 1.9 TD	1929	1994-95	0.5	1.0	1.5	
2.0 TURBO	1998	1994-95	0.8	1.5	2.3	
PHEDRA 29 V6	2946	2002-05	1.3	2.5	3.5	

## LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE I)	1595/1997	1948-54	10.0	20.0	30.0	
86 (SERIE I)	1997	1954-56	7.5	15.0	22.5	
88 (SERIE I)	1997	1957-58	6.0	12.0	18.0	
88 D (SERIE I)	2062	1957-58	5.0	10.0	15.0	
107 (SERIE I)	1997	1955-58	6.0	12.0	18.0	
109 (SERIE I)	1997	1957-58	5.5	11.0	16.5	
109 D (SERIE I)	2062	1957-58	4.5	9.0	13.5	
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0	
88 D (SERIE 2)	2062	1958-61	3.5	7.0	10.0	
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0	
109 D (SERIE 2)	2062	1958-61	3.5	7.0	10.0	
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3.3	6.5	10.0	
88 D (SERIE 2A)	2052/2286	1962-71	2.8	5.5	8.0	
109 (SERIE 2A)	2286/2625	1962-71	3.3	6.5	10.0	
109 D (SERIE 2A)	2052/2286	1962-71	2.8	5.5	8.0	
88 HALF TON	2286	1968-78	4.0	8.0	12.0	
1011 TON FWC	2286	1979-84	4.0	8.0	12.0	
109 FWC	2286	1963-66	3.5	7.0	10.0	
110 FWC	2286/2625	1967-72	3.5	7.0	10.0	
88 (SERIE 3)	2286/2625	1972-84	2.8	5.5	8.0	
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2.3	4.5	7.0	
109 (SERIE 3)	2286/2625	1972-85	2.8	5.5	8.0	
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2.3	4.5	7.0	
109 V8	3528	1979-85	3.8	7.5	11.0	
90	2286/3528	1984-89	2.5	5.0	7.5	
90 D	2494	1985-90	3.0	6.0	9.0	
90 TD	2495	1986-89	3.5	7.0	10.0	
110	2286/3528	1983-88	2.5	5.0	7.5	
110 D	2286/2494	1983-90	3.0	6.0	9.0	
110 TD	2494	1986-89	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 90	3528/3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 90 TD	2494/2495	1990-05	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 110	3528/3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 110 TD	2494/2495	1990-05	3.5	7.0	10.0	
DISCOVERY 2.5 TD (II) S	2495	1989-98	1.5	3.0	4.5	
DISCOVERY 2.5 TD (II) S	2496	1998-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 2.0 16V (3.5) 3.9 V8	1994/3947	1989-98	1.3	2.5	3.5	
DISCOVERY 3.9 V8 (II) S	3947	1998-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 3.4 V6 4.4 V8	4015-4944	2004-05	3.0	6.0	9.0	
DISCOVERY 3.2 TD V6	2720	2004-05	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER	3528	1970-76	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER 4P	3528	1976-85	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER TD	2393	1986-88	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P	3947/4278	1989-96	3.0	6.0	9.0	
RANGE ROVER TD	2495/2499	1989-94	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P II S	3947/4552	1994-01	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 2.5 DT II S	2497	1994-01	1.5	3.0	4.5	
RANGE ROVER 4.4 V8 (II) S	4398	2002-05	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER 4.2 V8 (II) S/COMPR.	4197	2005	4.5	9.0	13.5	
RANGE ROVER 2.9 TD (II) S	2926	2002-05	2.3	4.5	6.5	
FREELANDER SOFTBACK	1795/2497	1997-05	1.0	2.0	3.0	
FREELANDER WAGON	1795/2497	1997-05	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER SOFTBACK TD	1950/1994	1997-05	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950/1994	1997-05	1.8	3.5	5.0	
RANGE ROVER SPORT 4.4 V8	4394	2005	4.5	9.0	13.5	
RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)	4197	2005	5.0	10.0	15.0	

## LEXUS GIAPPONE

GS 300/GS 430	2997/4293	2000-05	1.5	3.0	4.5	
LS 430	4293	2000-05	1.5	3.0	4.5	
SC 430	4293	2001-05	3.5	7.0	10.0	
RX 300/ES0	2994/3302	2001-05	2.0	4.0	6.0	
RX 400H	3311	2004-05	2.5	5.0	7.5	

## LLOYD GERMANIA

LP 600	596	1955-61	1.8	3.5	5.0	
ALEXANDER	596	1957-61	1.8	3.5	5.0	
ARABELLA	897	1959-63	2.0	4.0	6.0	

Modello
---------



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
BITURBO SI	1996	1987-88	4.0	8.0	12.0	
BITURBO 420	1996	1985-86	1.8	3.5	5.0	
BITURBO 420I	1996	1986-87	2.0	4.0	6.0	
422	1996	1988-91	2.5	5.0	7.5	
424V	1996	1990-94	3.0	6.0	9.0	
418V	1996	1991-93	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 420S	1996	1986	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 425	2494	1984-87	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 430	2790	1988-90	3.0	6.0	9.0	
450/430 4V	2790	1991-93	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5.0	10.0	15.0	
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6.5	13.0	19.5	
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7.5	15.0	22.5	
BITURBO SPYDER I 24V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0	
BITURBO SPYDER 28I/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7.5	15.0	22.5	
228	2790	1985-93	6.0	12.0	18.0	
KARIF	2790	1988-93	10.0	20.0	30.0	
SHAMAL	3217	1991-96	16.5	33.0	49.5	
RACING	1996	1991-93	6.5	13.0	20.0	
GHBULI	1996/2790	1992-95	4.3	10.0	12.5	
GHBULI GT	1996	1995-98	5.5	11.0	16.5	
GHBULI CLIP	1996	1996-97	15.0	30.0	45.0	
QUATTROPORTE IV (V6)	1996/2790	1994-98	2.3	4.5	7.0	
QUATTROPORTE IV (V8)	2790	1996-98	4.0	8.0	12.0	
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3.0	6.0	9.0	
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	5.0	10.0	15.0	
3200 GIGIA	3217	1998-02	9.0	18.0	27.0	
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12.5	25.0	37.5	
SPYDER GT	4236-4244	2001-05	13.5	26.0	40.0	
SPYDER GT CAMBIO CORSA	4236-4244	2001-05	14.0	28.0	42.0	
COUPE	4236	2002-04	11.0	22.0	33.0	
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12.0	24.0	36.0	
COUPE GRANDSPORT	4244	2005	13.5	27.0	40.5	
QUATTROPORTE	4244	2003-05	10.0	20.0	30.0	
MC 125 STRADALE	5998	2004-05	350.0	700.0	1.050.0	

## MATRA FRANCIA

D.JET 5	1108	1965-69	4.0	8.0	12.0
D.JET 6	1255	1966-68	4.5	9.0	13.5
M530LX/SX	1699	1967-73	3.8	7.5	11.0
BAGHERA	1294	1973-80	2.5	5.0	7.5
BAGHERA S	1294/1442	1975-80	2.8	5.5	8.0
BAGHERA X	1442	1978-80	3.3	6.5	10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5	3.0	4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8	3.5	5.0
MURENA 2200	2155	1980-84	2.3	4.5	6.5

## MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-05	40.0	80.0	120.0
62	5513	2002-05	50.0	100.0	150.0

## MAZDA GIAPPONE

ROZ (WANKEL S73X2)	1146	1971-73	1.5	3.0	4.5
ROZ COUPE (WANKEL S73X2)	1146	1977-85	2.5	5.0	7.5
ROZ COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3.0	6.0	9.0
ROZ COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4.0	8.0	12.0
ROZ COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6.0	12.0	18.0
ROZ COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7.0	14.0	21.0
ROZ TURBO CABRIO (WANKEL 65-4X2)	1308	1987-89	4.5	9.0	13.5
ROZ CABRIOLET (WANKEL 65-4X2)	1308	1990-92	4.5	9.0	13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587/2184	1984-86	0.5	1.0	1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597/2184	1987-92	0.5	1.0	1.5
523 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	2.0	3.0
MK5 (MIATA)	1597/1859	1990-97	2.5	5.0	7.5
MK5 (MIATA II SERIE)	1597/1991	1997-04	3.0	6.0	9.0
I 21	1524/1498	1990-95	0.5	1.0	1.5
MK3	1598/1845	1991-95	0.8	1.5	2.3
ROZ (WANKEL 65-4X2)	1308	2002-05	5.0	10.0	15.0
XEDOS 6	1995	1993-95	0.5	1.0	1.5
235 LANTIS	1524/1995	1994-95	0.5	1.0	1.5
MK5 (MIATA III SERIE)	1798/1999	2005	3.5	7.0	10.5

## MC LAREN GRAN BRETAGNA

FI	6064	1993-98	100.0	200.0	300.0
----	------	---------	-------	-------	-------

## MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500.0	1.000.0	1.500.0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750.0	1.500.0	2.250.0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	3.500.0	5.250.0
SSK TORPEDO	7065	1930-34	2.500.0	5.000.0	7.500.0
STUTTGART TORPEDO	1988/2581	1929-36	15.0	30.0	45.0
MANNHEIMERLINA	3663	1929-34	17.5	35.0	55.0
NÜRNBERG BERLINA	4672/498	1928-39	22.5	45.0	70.0
70 GRÖSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400.0	800.0	1.200.0
170200 BERLINA	1692/1949	1931-36	15.0	30.0	45.0
170200 CABRIOLET	1692/1949	1931-36	27.5	55.0	80.0
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5	23.0	35.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	35.0	55.0	
250 BERLINA	2229	1937-41	10.0	20.0	30.0	
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	1.500.0	2.250.0	
540K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000.0	4.000.0	6.000.0	
540K SPECIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000.0	6.000.0	9.000.0	
170V	1697	1947-53	10.0	20.0	30.0	
170D DIESEL	1767	1949-53	7.5	15.0	22.5	
170S/SV	1767	1949-55	9.0	18.0	27.0	
170D DIESEL	1767	1949-55	6.5	13.0	20.0	
180	1767/1897	1953-62	3.5	7.0	10.0	
180 D/190D	1767/1897	1953-61	3.0	6.0	9.0	
190	1897	1955-61	3.5	7.0	10.0	
190 C	1897	1961-65	3.0	6.0	9.0	
190 D/200D	1998	1961-68	2.3	4.5	6.5	
200	1998	1965-68	2.5	5.0	7.5	
220	2195	1951-55	6.5	13.0	20.0	
220	2195	1959-65	4.5	9.0	13.5	
219	2195	1956-59	5.0	10.0	15.0	
220S	2195	1956-59	7.0	14.0	21.0	
220S	2195	1959-65	4.8	9.5	14.0	
220S COUPE	2195	1956-59	17.5	35.0	50.0	
220S CABRIOLET	2195	1956-59	22.5	45.0	70.0	
220SE	2195	1959-65	5.0	10.0	15.0	
220SE COUPE	2195	1958-60	20.0	40.0	60.0	
220SE CABRIOLET	2195	1958-60	25.0	50.0	75.0	
300 ABC	2996	1951-57	25.0	50.0	75.0	
300 D	2996	1957-62	17.5	35.0	55.0	
300 ABC/D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	100.0	150.0	
300 S/S/C COUPE	2996	1952-57	50.0	100.0	150.0	
300 S/S/C CABRIOLET	2996	1952-57	60.0	120.0	180.0	
300 S/L + ALADI GABBIANO	2996	1954-56	300.0	600.0	900.0	
300 S/L ROADSTER	2996	1957-63	200.0	400.0	600.0	
190 SL	1897	1955-63	25.0	50.0	75.0	
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	35.0	70.0	100.0	
600 PULLMAN 4/6 PORT E	6330	1963-81	45.0	90.0	130.0	
600 LANDAULET	6330	1963-81	75.0	150.0	220.0	
230	2292	1965-68	3.0	6.0	9.0	
230S	2292	1965-68	3.8	7.5	11.0	
300 SE	2996	1961-65	7.5	15.0	22.5	
300 SEL	2996	1962-65	7.5	15.0	22.5	
250S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	3.5	7.0	10.0	
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	3.8	7.5	11.0	
280 SEL	2778	1968-72	4.0	8.0	12.0	
280 S/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	5.0	10.0	15.0	
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6.0	12.0	18.0	
300 SE/SEL	2996	1965-67	6.0	12.0	18.0	
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	12.5	25.0	35.0	
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9.0	18.0	27.0	
220 SE/250 SE COUPE	2195/2496	1961-67	15.0	30.0	45.0	
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195/2496	1961-67	25.0	50.0	75.0	
300 SE COUPE	2996	1962-65	15.0	30.0	45.0	
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	25.0	50.0	75.0	
280 SE 35 COUPE	3499	1969-71	20.0	40.0	60.0	
280 SE 35 CABRIOLET	3499	1969-71	30.0	60.0	90.0	
230 SL 4/PAGODA	2306	1963-66	19.0	38.0	57.0	
250 SL 4/PAGODA	2496	1966-68	17.5	35.0	50.0	
280 SL 4/PAGODA	2778	1968-71	20.0	40.0	60.0	
200/220 (W115)	1988/2197	1968-73	1.8	3.5	5.0	
230 6/250 (W114)	2292/2496	1968-75	2.0	4.0	6.0	
200 D/220 D (W115)	1988/2197	1968-76	1.0	2.0	3.0	
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1.0	2.0	3.0	
230 C/250 C (W114)	2496	1968-73	3.0	6.0	9.0	
190/190 E/190 E 23 (W201)	1797/2299	1982-93	0.8	1.5	2.3	
190 D/230 D 250 TURBO (W201)	1997/2497	1983-93	0.5	1.0	1.5	
190 E 23 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	5.5	8.0	
190 E 25 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	7.0	10.0	
190 E 25 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	25.0	35.0	
190 E 26 (W201)	2599	1985-93	1.0	2.0	3.0	
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988/2496	1973-76	1.5	3.0	4.5	
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2.3	4.5	6.5	
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404/3005	1973-76	1.0	2.0	3.0	
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	2.0	3.0	
280 CE (W114)	2746	1972-77	3.3	6.5	10.0	
280 CE (W114)	2746	1972-77	3.5	7.0	10.0	
200/230/250 (W123)	1997/2525	1976-79	0.8	1.5	2.3	
200/230 E/250 (W123)	1997/2525	1980-84	1.0	2.0	3.0	
280/280 E (W123)	2746	1976-84	1.5	3.0	4.5	
200 D/220 D/240 D (W123)	1988/2404	1976-85	0.5	1.0	1.5	
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 D/300 D (W123)	2996/3005	1976-85	0.8	1.5	2.3	
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	2.3	4.5	6.5	
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	2.8	5.5	8.0	
200 I/230 I/250 I/280 TE (W123)	1997/2746	1977-84	1.3	2.5	3.5	
240 TD (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 TD/300 TD TURBOD (W123)	2999	1977-85	0.8	1.5	2.3	
230 G (CORTE TELONATO)	2299	1979-82	2.0	4.0	6.0	
230 G (CORTE SW)	2299	1979-82	2.3	4.5	6.5	
230 G (LUNGO SW)	2299	1979-82	2.0	4.0	6.0	
230 G (CORTE TELONATO)	2299	1982-89	2.3	4.5	6.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
230 GE (CORTE SW)	2299	1982-89	2.5	5.0	7.5	
230 GE (LUNGO SW)	2299	1982-89	2.3	4.5	6.5	
280 GE (CORTE TELONATO)	2746	1979-89	2.5	5.0	7.5	
280 GE (CORTE SW)	2746	1979-89	3.0	6.0	9.0	
280 GELLUNGO SW	2746	1979-89</				



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
350 SL (R107)	3499	1975-80	10.0	20.0	30.0	
350 SL (C107)	3499	1971-80	6.0	12.0	18.0	
380 SL (R107)	3889	1980-85	11.0	22.0	33.0	
380 SL (C107)	3889	1980-81	5.5	11.0	16.5	
420 SL (R107)	4196	1985-89	12.0	24.0	36.0	
450 SL (R107)	4520	1973-75	12.0	24.0	36.0	
450 SL (C107)	4520	1975-80	11.0	22.0	33.0	
450 SL (C107)	4520	1973-80	6.0	12.0	18.0	
450 SL (C107)	4973-5025	1978-80	7.5	15.0	22.5	
500 SL (C107)	4973	1980-81	7.0	14.0	21.0	
500 SL (R107)	4973	1980-85	12.0	24.0	36.0	
500 SL (R107)	4973	1985-89	13.0	26.0	39.0	
560 SL (R107)	5547	1985-89	14.0	28.0	42.0	
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7.0	14.0	21.0	
280 SL 280 24 (R129)	2799	1993-98	6.0	12.0	18.0	
300 SL 24 SL 300 24 (R129)	2940	1989-93	5.0	10.0	15.0	
SL 320 SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	13.0	20.0	
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	15.0	22.5	
500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0	14.0	21.0	
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	16.0	24.0	
600 SL (R129)	5987	1992-01	8.5	17.0	25.0	
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10.0	20.0	30.0	
300 GE (CORTO TELONATO) SW	2940	1990-94	3.5	7.0	10.0	
300 GE LUNGO SW	2940	1990-94	4.0	8.0	12.0	
320 GE (CORTO TELONATO) SW	3199	1993-05	4.0	8.0	12.0	
320 GE LUNGO SW	3199	1993-05	4.5	9.0	13.5	
350 AMG 300 TD (CORTO TEL) SW	3449	1991-97	3.0	6.0	9.0	
350 AMG 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3.5	7.0	10.0	
500 GE V8	4973	1993-94	5.5	11.0	16.5	
636 AMG	3606	1995-97	5.5	11.0	16.5	
C180 (C100) (Z20) (W202)	1799-2199	1993-95	0.8	1.5	2.3	
C200 (D100) (Z20) (W202)	1997-2497	1993-95	0.5	1.0	1.5	
C240 V6 (W202)	2398	1997-00	1.0	2.0	3.0	
C280 (W202)	2799	1993-97	1.3	2.5	3.5	
C280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	2.5	3.5	
C250 (COMPRESSOR) (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0	
C45 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0	
C230 1 (COMPRESSOR) (W202)	2250-2295	1996-00	1.5	3.0	4.5	
C240 1 (V6) (W202)	2398	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C280 1 (W202)	2799	1996-97	1.5	3.0	4.5	
C280 1 V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C45 1 AMG (W202)	4266	1997-00	4.3	8.5	12.0	
E 320 (W 210)	3199	1995-97	1.3	2.5	3.5	
E 420 (W 210)	1998-2199	1995	1.0	2.0	3.0	
E 420 V6 (W 210)	4196	1995-97	1.8	3.5	5.0	
E 450 V8 (W 210)	4266	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 280 V6 (E 320 V6) (W 210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5	
E 280 V6 (E 320 V6) (W 210)	2799-3199	1997-01	1.8	3.5	5.0	
E 500 AMG (W 210)	4973	1995-97	4.0	8.0	12.0	
E 55 AMG (W 210)	5499	1997-01	5.0	10.0	15.0	
E 220 (D 290) TD 3000 D (W 210)	2155-2996	1995	1.0	2.0	3.0	
E 320 (W 210)	3199	1996-97	1.5	3.0	4.5	
E 320 1 V6 (E 320 1 V6) (W 210)	2799-3199	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 320 1 4 MATIC (W 210)	3199	1997-01	2.3	4.5	6.5	
E 420 1 (W 210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5	
E 450 1 V8 (W 210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 200 (C208)	1998-2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
CLK 200 (200K) (Z30K) CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0	8.0	12.0	
SLK 55 AMG (C208)	5499	1999-01	5.5	11.0	16.5	
SLK 200 (200K) (Z30K)	1998-2295	1996-03	3.0	6.0	9.0	
SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0	8.0	12.0	
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5.0	10.0	15.0	
ML 230	2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	4.0	6.0	
ML 320 CDI	3199-3724	1997-04	2.5	5.0	7.5	
ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5	5.0	7.5	
ML 430	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
ML 500	5499	2001-04	3.5	7.0	10.0	
ML 55 AMG	5499	2000-04	5.0	10.0	15.0	
S280 (S20) (W220)	2799-3199	1998-03	1.5	3.0	4.5	
S350 (S30) (W220)	4266-4966	1998-03	2.0	4.0	6.0	
S600 (W220)	5786	1999-05	2.5	5.0	7.5	
S520 CDI (W220)	3222	1999-05	1.5	3.0	4.5	
S400 CDI (W220)	3996	2000-05	1.5	3.0	4.5	
S55K AMG (W220)	5499	2002-05	7.0	14.0	21.0	
S65K AMG (W220)	5980	2003-05	7.5	15.0	22.5	
CLK GTR	6898	1998-00	150.0	300.0	450.0	
G290 TD (CORTO TEL) SW	2874	2000-01	3.5	7.0	10.0	
G290 TD LUNGO SW	2874	2001-01	4.0	8.0	12.0	
G300 TD (CORTO TEL) SW	2996	1996-00	3.0	6.0	9.0	
G300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3.5	7.0	10.0	
G270 CDI (CORTO TEL) SW	2688	2000-05	3.5	7.0	10.0	
G270 CDI LUNGO SW	2688	2000-05	4.0	8.0	12.0	
G400 CDI (CORTO TEL) SW	3996	2000-05	4.5	9.0	13.5	
G400 CDI LUNGO SW	3996	2000-05	5.0	10.0	15.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
G500 V8 (CORTO TEL) SW	4966	1998-05	6.0	12.0	18.0	
G500 V8 LUNGO SW	4966	1998-05	6.5	13.0	19.5	
G55 AMG	5439	1998-04	7.5	15.0	22.5	
G55 AMG (COMPRESSOR)	5439	2004-05	10.0	20.0	30.0	
CL 500 (C215)	4966	1999-05	4.5	9.0	13.5	
CL 600 (C215)	5786	1999-05	5.0	10.0	15.0	
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-05	5.5	11.0	16.5	
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-05	6.0	12.0	18.0	
C240 V6 (W205)	2597	2000-05	1.3	2.5	3.5	
C320 (S50 V6) (W205)	3199-3498	2000-05	1.5	3.0	4.5	
C32 AMG (W205)	3199	2000-04	5.0	10.0	15.0	
C30 CDI AMG (W205)	2950	2002-05	3.5	7.0	10.0	
C55 AMG (W205)	5439	2004-05	6.0	12.0	18.0	
C240 1 V6 (W205)	2597	2000-05	1.8	3.5	5.0	
C320 (S50 T V6) (W205)	3199-3498	2000-05	2.0	4.0	6.0	
C30 CDI AMG T (W205)	2950	2002-05	3.5	7.0	10.0	
C55 AMG T (W205)	5439	2004-05	6.0	12.0	18.0	
A190 (Z10)	1897-2084	2000-04	1.0	2.0	3.0	
A190 (Z10 L)	1897-2084	2001-04	1.3	2.5	3.5	
SL 350 (R230)	3724	2003-05	8.0	16.0	24.0	
SL 500 (R230)	4966	2001-05	9.0	18.0	27.0	
SL 600 (R230)	5513	2001-05	10.0	20.0	30.0	
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-05	10.0	20.0	30.0	
SL 65 AMG (R230)	5980	2005	11.5	23.0	34.5	
CLK 200 (C209) (C209)	1796	2002-05	2.5	5.0	7.5	
CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3.0	6.0	9.0	
CLK 320 (S50) (C209)	3199-3498	2002-05	3.5	7.0	10.0	
CLK 500 (C209)	4966	2002-05	4.5	9.0	13.5	
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-05	6.0	12.0	18.0	
CLK 200 (C209) (CABRIOLET) (C209)	1796	2003-05	3.0	6.0	9.0	
CLK 240 (CABRIOLET) (C209)	2597	2003-05	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 (S50) (CABRIOLET) (C209)	3199-3498	2003-05	4.0	8.0	12.0	
CLK 500 (CABRIOLET) (C209)	4966	2003-05	5.0	10.0	15.0	
CLK 55 AMG (CABRIOLET) (C209)	5439	2003-05	6.5	13.0	20.0	
E 320 (S50) (W211)	3199-3498	2002-05	2.0	4.0	6.0	
E 500 (W211)	4966	2002-05	3.5	7.0	10.0	
E 55K AMG (W211)	5439	2002-05	4.5	9.0	13.5	
E 320 (S50 T) (W211)	3199-3498	2003-05	2.5	5.0	7.5	
E 500 T (W211)	4966	2003-05	4.0	8.0	12.0	
E 55K AMG T (W211)	5439	2003-05	5.0	10.0	15.0	
C 230 (S50) SPORT COUPE	1796	2000-05	1.3	2.5	3.5	
C 320 (S50) SPORT COUPE	3199-3498	2000-05	1.8	3.5	5.0	
C 32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0	6.0	9.0	
C 30 CDI SPORT COUPE	2950	2000-04	1.3	2.5	3.5	
SLK 200 (II) (SERIE)	1796	2004-05	4.5	9.0	13.5	
SLK 350 (II) (SERIE)	3498	2004-05	5.0	10.0	15.0	
SLK 55 AMG (II) (SERIE)	5439	2004-05	6.0	12.0	18.0	
CLS 350	3498	2004-05	4.0	8.0	12.0	
CLS 500	4966	2004-05	5.0	10.0	15.0	
CLS 55 AMG	5439	2004-05	7.0	14.0	21.0	
A200 TURBO (II) S	2034	2004-05	1.8	3.5	5.0	
SLR MC LAREN	5439	2004-05	100.0	200.0	300.0	
B200 TURBO	2034	2005	1.7	3.5	5.2	
ML 350 (II) (SERIE)	3498	2005	3.0	6.0	9.0	
ML 500 (II) (SERIE)	4966	2005	4.0	8.0	12.0	
ML 280 (S20) CDI (II) (SERIE)	2987	2005	3.0	6.0	9.0	
ML 65 AMG (II) (SERIE)	6208	2005	6.0	12.0	18.0	
R350	3498	2005	2.5	5.0	7.5	
R500	4966	2005	3.5	7.0	10.5	
R320 CDI	2987	2005	2.5	5.0	7.5	

### MG GRAN BRETAGNA

J1 (Z1) MIDGET	746-847	1932-33	15.0	30.0	45.0	
L1 (Z1) MAGNA	1087	1933-34	16.0	32.0	48.0	
N MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17.5	35.0	50.0	
MIDGET PA (V8) ROADSTER	847-939	1934-36	15.0	30.0	45.0	
SAD DROP HEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17.5	35.0	50.0	
VAD DROP HEAD COUPE	1548	1937-39	16.0	32.0	48.0	
WAD DROP HEAD COUPE	2561	1938-39	20.0	40.0	60.0	
TA ROADSTER	1292	1936-39	16.0	32.0	48.0	
TB ROADSTER	1250	1939	16.0	32.0	48.0	
TC	1250	1945-49	15.0	30.0	45.0	
TD	1250	1949-53	14.0	28.0	42.0	
TD ARNOLD	1250	1951-53	14.0	28.0	42.0	
TF	1250	1953-54	14.0	28.0	42.0	
TF 1500	1466	1954-55	15.0	30.0	45.0	
VAD B	1250	1947-53	6.0	12.0	18.0	
A	1489	1955-59	12.5	25.0	37.0	
ACOUPE	1489	1956-59	10.0	20.0	30.0	
ATWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16.0	32.0	48.0	
ATWIN CAM COUPE	1588	1958-60	13.5	27.0	40.0	
A1600 ROADSTER	1588	1959-61	13.5	27.0	40.0	
A1600 COUPE	1588	1959-61	10.0	20.0	30.0	
A16						



# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
PLUS4 (FAI/ROVER)	1994/1995	1985-99	17,5 <b>35,0</b> 50,0
PLUS8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	17,5 <b>35,0</b> 50,0
PLUS8 (ROVER P6)	3528	1972-76	18,0 <b>36,0</b> 54,0
PLUS8 (ROVER SD1/CARB)	3528	1976-86	18,0 <b>36,0</b> 54,0
PLUS8 (ROVER SD1/INEZ)	3528	1984-90	18,0 <b>36,0</b> 54,0
PLUS8 (RANGE ROVER)	3946/4552	1989-04	20,0 <b>40,0</b> 60,0
PLUS4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17,5 <b>35,0</b> 50,0
AERO 8	4398	2000-04	21,0 <b>42,0</b> 63,0

## MORRIS GRAN BRETAGNA

MINOR BERLINA	847	1929-54	4,5 <b>9,0</b> 13,5
EIGHT BERLINA	918	1935-48	4,0 <b>8,0</b> 12,0
TEN BERLINA	1292/1550	1933-48	3,5 <b>7,0</b> 10,0
OXFORD TORPEDO BERLINA	2062/2513	1927-35	5,0 <b>10,0</b> 15,0
COMLEY/TORPEDO BERLINA	1938	1931-35	6,0 <b>12,0</b> 18,0
MINOR	918	1948-50	2,8 <b>5,5</b> 8,0
MINOR	918	1951-53	2,5 <b>5,0</b> 7,5
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3,5 <b>7,0</b> 10,0
MINOR CONVERTIBILE	918	1951-52	4,5 <b>9,0</b> 13,5
MINOR	803	1953-56	2,5 <b>5,0</b> 7,5
MINOR CONVERTIBILE	803	1953-56	4,5 <b>9,0</b> 13,5
MINOR 1000	948/1098	1956-71	2,8 <b>5,5</b> 8,0
MINOR 1000 TRAVELLER	948/1098	1956-71	3,8 <b>7,5</b> 11,0
MINOR 1000 CONVERTIBILE	948/1098	1956-68	5,0 <b>10,0</b> 15,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476/1489	1949-59	2,3 <b>4,5</b> 7,0
OXFORD PFARNA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	2,3 <b>4,5</b> 7,0
MINIMINOR	848	1959-64	5,0 <b>10,0</b> 15,0
MINIMINOR	848	1964-67	3,0 <b>6,0</b> 9,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4,0 <b>8,0</b> 12,0
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3,0 <b>6,0</b> 9,0
MINICOOPER	997	1962-64	7,5 <b>15,0</b> 22,5
MINICOOPER	998	1964-67	6,5 <b>13,0</b> 20,0
MINICOOPER 1000S	1071	1963-64	10,5 <b>21,0</b> 31,5
MINICOOPER S	970	1964-65	10,0 <b>20,0</b> 30,0
MINICOOPER S	1275	1964-67	9,5 <b>19,0</b> 28,5
MINICOOPER MC	998	1968-69	7,5 <b>15,0</b> 22,5
MINICOOPER SMC/MK3	1275	1968-70	9,0 <b>18,0</b> 27,0
MINIMORKE (AUS)	998	1966-69	5,0 <b>10,0</b> 15,0
TI00	1098	1964-67	1,3 <b>2,5</b> 4,0
TI00MC2	1098	1967-74	1,3 <b>2,5</b> 4,0
TI00/1500 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1,5 <b>3,0</b> 4,5
1800	1798	1966-68	1,0 <b>2,0</b> 3,0
1800 MK2	1798	1968-74	1,0 <b>2,0</b> 3,0

## MOSKVITCH RUSSIA

Z138/Z140	1357/1479	1974-90	0,5 <b>1,0</b> 1,5
Z136/Z137	1357/1479	1974-87	0,4 <b>0,8</b> 1,2
Z141 (ALEKO)	1479/1890	1987-91	0,3 <b>0,5</b> 0,8
ISH Z126	1479	1987-91	0,3 <b>0,5</b> 0,8

## NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/26	2393	1969-75	7,0 <b>14,0</b> 21,0
DATSUN 260/280 (TUTTI)	2565/2753	1975-78	5,0 <b>10,0</b> 15,0
DATSUN 280 ZD/ZD-2	2753	1978-81	4,0 <b>8,0</b> 12,0
PATROL	2753/3596	1980-95	1,5 <b>3,0</b> 4,5
PATROL TURBODIESEL	5246	1983-95	1,5 <b>3,0</b> 4,5
SAFARI PATROL GR	4169	1988-97	1,8 <b>3,5</b> 5,0
SAFARI PATROL GR	4479	1997-99	2,3 <b>4,5</b> 6,5
SAFARI PATROL GR	4479	1999-04	3,0 <b>6,0</b> 9,0
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1988-97	1,8 <b>3,5</b> 5,0
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1997-99	2,3 <b>4,5</b> 6,5
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1999-04	3,0 <b>6,0</b> 9,0
2000/240 SX	1809/2388	1989-95	1,0 <b>2,0</b> 3,0
300 ZX	2940	1990-97	4,0 <b>8,0</b> 12,0
350 Z	3498	2003-04	5,0 <b>10,0</b> 15,0
350 Z ROADSTER	3498	2004	6,0 <b>12,0</b> 18,0
TERRANO PATHFINDER	2389/2725	1986-97	1,3 <b>2,5</b> 3,5
TERRANO II	2349/2940	1992-02	1,5 <b>3,0</b> 4,5
TERRANO II TD	2664/2953	1992-04	1,5 <b>3,0</b> 4,5
PATHFINDER	3275/3498	1997-04	2,0 <b>4,0</b> 6,0
PATHFINDER TD	2664/3153	1997-02	2,0 <b>4,0</b> 6,0
MICRA	997/1275	1992-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1,0 <b>2,0</b> 3,0
SKYLINE GTS-I	1998	1989-91	1,5 <b>3,0</b> 4,5
SKYLINE GTR	2568	1989-91	2,5 <b>5,0</b> 7,5
PRIMERA (TUTTI MOD.)	1596/1998	1990-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
PRIMERA 4WD (TUTTI MOD.)	1998	1990-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
PRIMERA SW (TUTTI MOD.)	1596/1998	1990-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
PRIMERA LTD	1973	1992-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
PRIMERA LTD SW	1973	1992-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
FIGARO	988	1991-92	5,0 <b>10,0</b> 15,0
PRANIE	1974/2388	1988-94	0,5 <b>1,0</b> 1,5
SERENA	1597/1998	1993-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
SERENA LTD	1973	1993-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
MURANO	3498	2003-04	2,5 <b>5,0</b> 7,5
MAXIMA QX (TUTTI MODELLO)	1995/2988	1995	0,7 <b>1,5</b> 2,2

## NSU GERMANIA

SPORT COUPE	585/598	1959-67	5,0 <b>10,0</b> 15,0
-------------	---------	---------	----------------------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10,0 <b>20,0</b> 30,0
PRINZ VIII	583	1958-61	3,8 <b>7,5</b> 11,0
PRINZ 4/4L	598	1961-73	2,5 <b>5,0</b> 7,5
PRINZ 1000 JSK	996	1963-73	2,3 <b>4,5</b> 6,5
PRINZ 1000 JSK	1085/1177	1965-67	2,5 <b>5,0</b> 7,5
TIP TIPO SC	1085	1965-68	6,0 <b>12,0</b> 18,0
1000 TT	996	1967-71	10,0 <b>20,0</b> 30,0
1000 TTS	1177	1967-73	2,5 <b>5,0</b> 7,5
1200/1200 C	1177	1968-72	6,0 <b>12,0</b> 18,0
1200 TT	994	1967-77	4,0 <b>8,0</b> 12,0

## OM ITALIA

469 (TUTTI I MODELLI)	1496/1622	1922-34	12,5 <b>25,0</b> 38,0
665 SUPERBA (TUTTI I MOD.)	1919/2200	1923-34	50,0 <b>100,0</b> 150,0

## OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	6,0 <b>12,0</b> 18,0
KAPITAEEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4,0 <b>8,0</b> 12,0
KAPITAEEN	2473	1948-50	2,5 <b>5,0</b> 7,5
KAPITAEEN	2473	1951-53	2,3 <b>4,5</b> 6,5
KAPITAEEN	2473	1954-55	2,0 <b>4,0</b> 6,0
KAPITAEEN	2473	1955-57	2,0 <b>4,0</b> 6,0
KAPITAEEN	2473	1958-59	2,3 <b>4,5</b> 6,5
KAPITAEEN	2586/2605	1959-63	2,0 <b>4,0</b> 6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5 <b>7,0</b> 10,0
OLYMPIA (CL 3B)	1488	1938-40	3,5 <b>7,0</b> 10,0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8 <b>5,5</b> 8,0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3 <b>6,5</b> 10,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0 <b>4,0</b> 6,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0 <b>4,0</b> 6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8 <b>5,5</b> 8,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488/1680	1958-60	2,0 <b>4,0</b> 6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488/1680	1959-60	2,8 <b>5,5</b> 8,0
1200	1196	1959-62	1,8 <b>3,5</b> 5,0
REKORD	1488/1680	1960-63	2,0 <b>4,0</b> 6,0
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8 <b>5,5</b> 8,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488/2605	1963-65	1,8 <b>3,5</b> 5,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488/2605	1965-66	1,5 <b>3,0</b> 4,5
REKORD CABRIOLET	1680/2605	1963-65	2,3 <b>4,5</b> 7,0
REKORD C (1500/1700/1900/2600)	1492/2239	1966-71	1,3 <b>2,5</b> 4,0
REKORD C CABRIOLET	1492/2239	1967-71	2,0 <b>4,0</b> 6,0
KADETT	1074	1936-37	4,0 <b>8,0</b> 12,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3,5 <b>7,0</b> 10,0
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1,8 <b>3,5</b> 5,0
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078/1897	1965-73	1,0 <b>2,0</b> 3,0
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993/1196	1973-79	0,8 <b>1,5</b> 2,3
KADETT 1900/2000 GLE	1897/1979	1976-79	5,0 <b>10,0</b> 15,0
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993/1584	1979-84	0,5 <b>1,0</b> 1,5
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0,5 <b>1,0</b> 1,5
KADETT GLE	1796	1983-84	0,8 <b>1,5</b> 2,3
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196/1998	1984-91	0,5 <b>1,0</b> 1,5
KADETT E/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488/1700	1984-91	0,5 <b>1,0</b> 1,5
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0 <b>2,0</b> 3,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3 <b>2,5</b> 3,5
KADETT 13 CABRIO 6 CABRIO	1297/1598	1987-93	0,8 <b>1,5</b> 2,3
KADETT 20 GSI CABRIO/20 CABRIO LE	1998	1985-93	1,0 <b>2,0</b> 3,0
OLYMPIA (1000/SR/1900 S)	1078/1897	1967-70	1,0 <b>2,0</b> 3,0
GT	1078/1897	1968-75	4,0 <b>8,0</b> 12,0
KAPITAEEN	2605/2784	1964-68	1,8 <b>3,5</b> 5,0
KAPITAEEN VB	4638	1965-68	3,0 <b>6,0</b> 9,0
ADMIRAL	2605/2784	1964-68	1,8 <b>3,5</b> 5,0
ADMIRAL VB	4638	1965-68	2,0 <b>4,0</b> 6,0
DIPLOMAT V8/V6 COUPE	4638/5354	1964-68	2,5 <b>5,0</b> 7,5
KAPITAEEN	2784	1968-70	1,8 <b>3,5</b> 5,0
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2,0 <b>4,0</b> 6,0
DIPLOMAT VB	5354	1969-77	2,5 <b>5,0</b> 7,5
COMMODORE (2500/2500/2800)	2239/2784	1967-71	1,5 <b>3,0</b> 4,5
COMMODORE BERLINA COUPE	2490	1972-77	1,5 <b>3,0</b> 4,5
COMMODORE GSI COUPE	2784	1972-77	2,5 <b>5,0</b> 7,5
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196/1897	1970-75	0,8 <b>1,5</b> 2,3
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196/1979	1975-80	0,5 <b>1,0</b> 1,5
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297/1998	1981-88	0,5 <b>1,0</b> 1,5
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	0,5 <b>1,0</b> 1,5
ASCONA 400	2410	1980-82	5,0 <b>10,0</b> 15,0
MANTIA I SERIE	1196/1897	1970-75	1,5 <b>3,0</b> 4,5
MANTIA II SERIE	1297/1979	1975-88	1,5 <b>3,0</b> 4,5
MANTIA 400	2410	1980-85	6,0 <b>12,0</b> 18,0
REKORD OBERLINA	1698/1897	1972-77	0,8 <b>1,5</b> 2,3
REKORD OBERLINA DIESEL	2048	1975-77	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD EE 2 BERLINA	1698/2197	1977-86	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD EDIESEL/EZ TURBOD.	1998/2240	1977-86	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD D CARAVAN	1698/1897	1972-77	0,8 <b>1,5</b> 2,3
REKORD D CARAVAN DIESEL	2048	1972-77	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD EE 2 CARAVAN	1698/2197	1977-86	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD EDIESEL CARAVAN	1998/2240	1977-86	0,5 <b>1,0</b> 1,5
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0,5 <b>1,0</b> 1,5
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0,8 <b>1,5</b> 2,3
VECTRA 4X4	1796/1998	1988-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	0,5 <b>1,0</b> 1,5
VECTRA 1500	2498	1999	0,8 <b>1,5</b> 2,3
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389/1998	1988-95	0,5 <b>1,0</b> 1,5



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
<b>PANHARD FRANCIA</b>						
4 CLINDRI TORPEDO	3180	1920-29	9.0	18.0	27.0	
6 CLINDRI LIMOUSINE	1850-3507	1927-30	12.5	25.0	38.0	
8 CLINDRI LIMOUSINE	5084	1950-55	17.5	35.0	50.0	
DYNAMIC 130/140/160 BERL	2516-3834	1956-59	12.5	25.0	38.0	
DYNA 1800/17/120/130	600-854	1947-53	3.0	6.0	9.0	
DYNAZ CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0	
DYNAZ	851	1953-59	2.8	5.5	8.0	
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5.0	10.0	15.0	
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	3.3	6.5	10.0	
PL 17/17B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6.0	12.0	18.0	
17/17 BREAK	848	1963-65	2.5	5.0	7.5	
17/87 BI	848	1963-65	2.8	5.5	8.5	
24 BBA	848	1964-67	3.0	6.0	9.0	
24 B1 (TIGRE)	848	1964-67	3.5	7.0	11.0	
24 COUPE	848	1963-67	5.0	10.0	15.0	
24 CI COLPE TIGRE	848	1963-67	6.0	12.0	18.0	
CD RALLYE	848	1963-65	17.5	35.0	50.0	

<b>PANTHER GRAN BRETAGNA</b>						
KALLISTA	1598-2792	1982-94	5.0	10.0	15.0	

<b>PEGASO SPAGNA</b>						
Z102	2472-3178	1951-58	125.0	250.0	350.0	
Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175.0	350.0	500.0	

<b>PEKING CINA</b>						
B1 Z12	2445	1971-82	1.0	2.0	3.0	

<b>PEUGEOT FRANCIA</b>						
5 CV 172 (TUTTI MODELLI)	660-950	1922-29	7.5	15.0	22.5	
201 (TUTTI MODELLI)	1122-1465	1929-37	8.0	16.0	24.0	
301 (TUTTI MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0	
401 (TUTTI MODELLI)	1720	1934-35	8.0	16.0	24.0	
601 BERLINA LIMOUSINE	2148	1934-35	9.0	18.0	27.0	
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8.0	16.0	24.0	
402 BERLINA LEGGERE	1991-2142	1937-40	7.0	14.0	21.0	
202 BERLINA	1153	1938-49	5.0	10.0	15.0	
302 BERLINA	1758	1936-38	6.0	12.0	18.0	
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0	
205 DECAPPOTABILE	1290	1948-54	10.0	20.0	30.0	
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5	
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0	
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0	
403	1290-1468	1955-66	4.5	9.0	13.5	
403 DIESEL	1816	1960-66	2.0	4.0	6.0	
405 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2.5	5.0	7.5	
405 FAMILIALE D	1816	1960-62	2.3	4.5	6.5	
405 CABRIOLET	1468	1957-67	22.5	45.0	60.0	
404	1618	1960-75	2.5	5.0	7.5	
404 SUPERLUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2.5	5.0	7.5	
404 DIESEL	1948	1964-76	1.5	3.0	4.5	
404 BREAK FAMILIALE	1618	1962-71	2.5	5.0	7.5	
404 FAMILIALE COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1.5	3.0	4.5	
404 COUPE CARB. INIEZ.	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0	
404 CABRIOLET CARB. INIEZ.	1618	1961-68	7.5	15.0	22.5	
204 BERLINA	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0	
204 DIESEL	1255	1968-76	0.8	1.5	2.3	
204 BREAK	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0	
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0.8	1.5	2.3	
204 COUPE	1130	1966-70	3.0	6.0	9.0	
204 CABRIOLET	1130	1966-70	3.8	7.5	11.0	
304 BERLINA	1288	1969-80	0.8	1.5	2.3	
304 DIESEL	1357	1976-79	0.5	1.0	1.5	
304 BREAK	1288	1970-80	0.8	1.5	2.3	
304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	0.5	1.0	1.5	
304 COUPE	1288	1971-75	3.0	6.0	9.0	
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3.5	7.0	10.0	
504	1796-1971	1968-83	1.3	2.5	3.5	
504 DIESEL	1948-2304	1971-84	1.0	2.0	3.0	
504 BREAK FAMILIALE	1971	1971-83	1.3	2.5	3.5	
504 BREAK FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	1.0	2.0	3.0	
504 COUPE	1796-1971	1969-74	4.0	8.0	12.0	
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	7.5	15.0	22.5	
504 COUPE 2000	1971	1978-83	4.0	8.0	12.0	
504 COUPE V6	2664	1975-83	6.0	12.0	18.0	
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7.5	15.0	22.5	
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12.5	25.0	35.0	
104 BERLINA	954-1219	1972-88	0.8	1.5	2.3	
104 ZZR/ZR	954-1124	1973-88	0.5	1.0	1.5	
104 ZS	1360	1975-85	1.3	2.5	3.5	
205 (TUTTI MODELLI)	954-1905	1983-95	1.0	2.0	3.0	
205 DTD (TUTTI MODELLI)	1769-1905	1983-95	0.5	1.0	1.5	
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI (105 CV) GTI (115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI L	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
205 (115 CV) CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2.5	5.0	7.5	
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0	
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.0	8.0	12.0	
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.0	90.0	130.0	
106 (TUTTI MODELLI)	954-1360	1991-95	0.5	1.0	1.5	
106 D (TUTTI MODELLI)	1360-1527	1992-95	0.5	1.0	1.5	
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0	
106 RALLYE ESERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0	
106 XSI	1587	1994-95	0.8	1.5	2.3	
305 BERLINA (TUTTI MODELLI)	1290-1905	1978-88	0.5	1.0	1.5	
305 DIESEL (TUTTI MODELLI)	1548-1905	1979-88	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK (TUTTI MODELLI)	1290-1905	1978-89	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK DIESEL (TUTTI MOD.)	1548-1905	1979-89	0.5	1.0	1.5	
309 (TUTTI MODELLI)	1118-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
309 D TURBO (TUTTI MODELLI)	1769-1905	1986-92	0.5	1.0	1.5	
309 G16/G11 16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5	
405 (TUTTI MODELLI)	1560-1998	1987-95	0.5	1.0	1.5	
405 DIESEL TURBO (TUTTI MOD.)	1769-1905	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK (TUTTI MOD.)	1560-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK D TURBO (TUTTI MOD.)	1769-1905	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0	4.5	
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0	7.5	
405 X4	1905-1998	1989-95	0.8	1.5	2.3	
505 (TUTTI MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0	1.5	
505 D TURBO (TUTTI M.)	2304-2498	1979-91	0.5	1.0	1.5	
505 BREAK FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0.5	1.0	1.5	
505 BREAK FAMILIALE D	2498	1982-91	0.5	1.0	1.5	
505 V6	2849	1986-90	0.8	1.5	2.3	
604 S11 (S11) GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0	7.5	
604 GDI (S10 TURBO) GDI TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5	2.3	
605 (TUTTI MODELLI)	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 D10 D (TUTTI MODELLI)	2088-2446	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 S10 (S10) V24	2963-2975	1989-97	0.8	1.5	2.3	
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0.8	1.5	2.3	
306 (TUTTI MODELLI)	1360-1762	1993-95	0.5	1.0	1.5	
306 S16	1998	1993-96	2.0	4.0	6.0	
306 GTI	1998	1996-01	0.8	1.5	2.3	
306 CABRIOLET	1587-1997	1993-02	2.5	5.0	7.5	
306 DTD	1905	1994-95	0.5	1.0	1.5	
406 S11 (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0	1.5	
406 2.9 V6 24V M16	2946	1996-03	0.8	1.5	2.3	
406 COUPE 2022 16V	1998-2230	1996-04	2.0	4.0	6.0	
406 COUPE 30 V6 24V	2946	1996-04	3.0	6.0	9.0	
607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1.0	2.0	3.0	
206 (115 CV) RC	1997	1999-04	1.0	2.0	3.0	
206 CC	1587-1997	2000-04	1.3	2.5	3.5	
307 CC	1997	2003-04	1.5	3.0	4.5	
806 2.0 20 TURBO	1998	1994-95	0.8	1.5	2.3	
806 1.9 TD	1905	1994-95	0.5	1.0	1.5	
807 2.9 V6 24V	2946	2002-04	1.3	2.5	3.5	
407 2.9 V6 24V	2946	2004	1.0	2.0	3.0	
407 2.9 V6 24V SW	2946	2004	1.0	2.0	3.0	

<b>PEUGEOT DANGEL FRANCIA</b>						
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.0	10.0	15.0	
504 PICKUP	1971-2304	1972-82	5.0	10.0	15.0	

<b>PONTIAC STATI UNITI</b>						
FIREBIRD 345 (8 V6)	3350-3791	1992-95	2.5	5.0	7.5	
FIREBIRD 345 (8 V6) CONVERTIBILE	3350-3791	1994-95	3.2	6.5	9.7	
FIREBIRD 57 V8	5733	1992-95	3.2	6.5	9.7	
FIREBIRD 57 V8 CONVERTIBILE	5733	1994-95	3.5	7.0	10.5	

<b>PORSCHE GERMANIA</b>						
356 (40 CV)	1086	1950-54	30.0	60.0	90.0	
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	27.5	55.0	80.0	
356 1500 S1 (60 CV)	1290	1953-55	35.0	70.0	100.0	
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	32.5	65.0	100.0	
356 1500 (65 CV)	1488	1952-55	30.0	60.0	90.0	
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	32.5	65.0	100.0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22.5	45.0	70.0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22.5	45.0	70.0	
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	23.5	47.0	70.0	
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	23.5	47.0	70.0	
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	24.0			



# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
928	4474	1977-82	3,5	7,0	10,0	
928 S	4664	1979-86	4,5	9,0	13,5	
928 S4	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5	
928 S4	4957	1988	6,0	12,0	18,0	
928 S4 SM	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5	
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	6,0	12,0	18,0	
928 GT	4957	1989-92	6,5	13,0	20,0	
928 GT5 AUTOMATICA	5397	1992-95	6,0	12,0	18,0	
959	2850	1987-88	125,0	250,0	375,0	
BOXSTER	2480/2687	1996-04	6,0	12,0	18,0	
BOXSTERS	3179	1999-04	7,0	14,0	21,0	
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	10,0	20,0	30,0	
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	23,0	35,0	
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0	
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0	
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0	
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14,0	28,0	42,0	
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0	
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13,5	27,0	39,0	
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	25,0	37,0	
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13,0	26,0	39,0	
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	90,0	135,0	
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	100,0	150,0	
CAVENNE 3.2 V6	3189	2003-04	4,0	8,0	12,0	
CAVENNE S 4.5 V8	4511	2003-04	5,0	10,0	15,0	
CAVENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	7,5	15,0	22,5	
CARRERA GT	5753	2004	150,0	300,0	450,0	

## RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1,0	2,0	3,0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1,3	2,5	3,5
MAGNUM TURBO DIESEL VM	2395/2500	1991-93	1,0	2,0	3,0
24 TDBMW (MAGNUM)	2445	1988-90	1,0	2,0	3,0
3.5BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5

## RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL 1100/1100 VVI	747	1952-62	2,0	4,0	6,0
REGAL 325	598	1962-68	1,5	3,0	4,5
REGAL 330	701	1968-73	1,8	3,5	5,0
BUG (BOND)	707-748	1970-74	2,3	4,5	7,0
ROBIN ROBIN MK II	748-848	1975-94	1,0	2,0	3,0
REBEL	598	1964-67	0,5	1,0	1,5
REBEL MK II	707-748	1967-73	0,5	1,0	1,5
REBEL MK II ES STATE	707-748	1967-72	0,5	1,0	1,5
SABRE 4	1705	1961-64	4,0	8,0	12,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1705	1962-64	5,0	10,0	15,0
SABRE 6	2553	1964-66	5,0	10,0	15,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6,0	12,0	18,0
SOMI TARGI SEA	2553	1964-66	4,0	8,0	12,0
SOMI TARGI SEA 48/54/64	2495/2994	1966-70	3,5	7,0	11,0
SOMI TARGI SE 5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0
SOMI TARGI SE 6	2792/2994	1975-86	2,5	5,0	7,5
SOMI TARGI C	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0
SOMI TARGI S/11/SS/12/SABRE	1296/1994	1984-95	2,0	4,0	6,0

## RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-25	6,5	13,0	20,0
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0
NN/NN/NN2 BERLINA	951	1925-29	5,0	10,0	15,0
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
VINAQUATRE	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
MONAQUATRE	1299/1463	1932-35	5,0	10,0	15,0
JUVAQUATRE	1005	1937-48	4,5	9,0	13,5
4 CV CV LUSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0
4 CV GRAN LUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996/2141	1952-60	2,3	4,5	7,0
CORALE PRARIES/SAVANE	1996/2383	1950-55	2,0	4,0	6,0
DOMAINE MANOIR/BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0
JUVAQUA/DAUPHINOIS/BREAK	845/1005	1951-60	2,0	4,0	6,0
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5
DAUPHINE 1095	845	1962-63	3,5	7,0	10,0
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845/956	1959-63	3,5	7,0	10,0
CARAVELLE/CARAVI/100/CARAVS	956/1108	1962-67	3,8	7,5	11,3
CARAVELLE 1100/CARR./S CABR.	1108	1965-67	4,0	8,0	12,0
8/8 MAJOR/8/5	956/1108	1962-75	2,0	4,0	6,0
8 GORDINI	1108/1255	1965-70	7,5	15,0	22,5
10 MAJOR	1108/1289	1966-71	1,0	2,0	3,0
5	605	1961-64	2,3	4,5	6,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747/845	1961-67	2,5	5,0	7,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747/845	1967-74	2,3	4,5	7,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
4 (TUTTI I MODELLI)	782/845	1974-78	1,8	3,5	5,0	
4 (TUTTI I MODELLI)	782/1108	1978-94	1,5	3,0	4,5	
5 (TUTTI I MODELLI)	845/1397	1972-84	0,8	1,5	2,3	
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5	
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0	
5 TURBO	1397	1980-82	25,0	50,0	75,0	
5 TURBO 2	1397	1983-85	20,0	40,0	60,0	
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0	
4 FROG	956	1987	3,0	6,0	9,0	
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956/1397	1984-95	0,5	1,0	1,5	
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5	
SUPER STD/GTD	1596	1985-95	0,5	1,0	1,5	
6 (TUTTI I MODELLI)	845/1108	1969-78	0,5	1,0	1,5	
9 (TUTTI I MODELLI)	1108/1721	1981-89	0,5	1,0	1,5	
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5	
9 TURBO	1397	1985-89	1,3	2,5	3,5	
11 (TUTTI I MODELLI)	1108/1721	1983-89	0,5	1,0	1,5	
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5	
11 TURBO	1397	1983-89	1,3	2,5	3,5	
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5	
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0	12,0	18,0	
14 (TUTTI I MODELLI)	1289/1565	1976-83	0,5	1,0	1,5	
15 (TUTTI I MODELLI)	1289/1565	1971-78	1,0	2,0	3,0	
15 (TUTTI I MODELLI)	1565/1647	1971-78	1,3	2,5	3,5	
16 L7/L7S	1470/1565	1965-74	1,0	2,0	3,0	
16 TX	1647	1973-77	1,3	2,5	3,5	
18 BERLINA	1397/1995	1978-86	0,5	1,0	1,5	
18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5	
18 BREAK	1397/1995	1979-86	0,5	1,0	1,5	
18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5	
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1,3	2,5	3,5	
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5	
18 BREAK 4X4	1647/1995	1983-86	0,5	1,0	1,5	
19 (TUTTI I MODELLI)	1390/1794	1988-95	0,5	1,0	1,5	
19 DT D	1870	1988-95	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE (TUTTI I MOD)	1390/1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE DT D	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5	
19 1816/8/6/5	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3	
19 1816V CABRIOLET	1764	1991-95	1,3	2,5	3,5	
20 (TUTTI I MODELLI)	1647/2165	1975-84	0,5	1,0	1,5	
20 TD/GTD/TURBO DIESEL	2068	1979-83	0,5	1,0	1,5	
21 (TUTTI I MODELLI)	1721/2165	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721/2165	1986-95	0,5	1,0	1,5	
21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA TD/GTD/TURBO D	1870/2068	1986-95	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA 4X4	1995/2165	1988-93	0,5	1,0	1,5	
21 ZL TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5	
21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5	
25 (TUTTI I MODELLI)	1995/2849	1984-92	0,5	1,0	1,5	
25 V6 TURBO	2458	1985-92	0,8	1,5	2,3	
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	1,0	2,0	3,0	
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	0,5	1,0	1,5	
30 TS/DX	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3	
30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	0,5	1,0	1,5	
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3	
ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	0,5	1,0	1,5	
ESPACE QUADRA	1995/2165	1988-90	0,5	1,0	1,5	
ESPACE II SERIE	1995/2849	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ESPACE QUADRA II SERIE	1995/2165	1991-96	0,8	1,5	2,3	
FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	0,8	1,5	2,3	
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	1,0	2,0	3,0	
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	1,3	2,5	3,5	
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5	
FUEGO TURBO DIESEL	2068	1982-85	0,8	1,5	2,3	
LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794/1995	1994-95	0,5	1,0	1,5	
LAGUNA 2.9/2.4V V6/S.O.V6	2946/2963	1994-00	0,8	1,5	2,3	
LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-95	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995/2165	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE TURBO (TUTTI I MOD)	2068/2500	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE 2.9/2.4V V6/S.O.V6	2946/2963	1992-01	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE BITURBO	2963	1993-95	1,3	2,5	3,5	
MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	0,8	1,5	2,3	
MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	1,3	2,5	3,5	
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12,5	25,0	35,0	
ESPACE 2.9 V6/S.O.V6 (HS)	2946/2963	1996-02	0,5	1,0	1,5	
GRAND ESPACE 2.9 V6/S.O.V6 (HS)	2946/2963	1997-02	0,5	1,0	1,5	
CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108/1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
CLIO D (TUTTI I MOD)	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5	
CLIO 1816V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0	
CLIO 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3,5	7,0	10,0	
CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-04	1,3	2,5	3,5	
CLIO SPORT V6	2946	2000-04	7,5	15,0	22,0	
AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	1,5	3,0	4,5	
AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1,8	3,5	5,0	
ESPACE 3.5 V6 (VS)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0	
GRAND ESPACE 3.5 V6 (VS)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
TWINGO	1299	1993-95	0,5	1,0	1,5	
MEGANE II COUPE CABRIOLET	1598/1998	2003-04	1,5	3,0	4,5	
LAGUNA 3.0 V6 (0 SERIE)	2946	2000-04	0,5	1,0	1,5	
VEL SATIS 35 V6	3498	2002-04	0,8	1,5	2,3	

## RENAULT SINPAR FRANCIA

R4 4X4	845/1108	1964-82	3,5	7,0	10,0
R6 4X4	1108	1972-77	2,0	4,0	6,0
R2 4X4	1289	1972-77	2,5	5,0	7,5

## RILEY GRAN BRETAG



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
P53 LITRIMQ COUPE	2995	1963-65	5.0	10.0	15.0
P53 LITRIMQ	2995	1965-67	4.0	8.0	12.0
P53 LITRIMQ COUPE	2995	1965-67	5.0	10.0	15.0
P53.5 LITRIVB	3532	1967-73	5.0	10.0	15.0
P53.5 LITRIVB COUPE	3532	1967-73	5.5	11.0	16.5
P62000SC	1978	1963-76	2.3	4.5	6.5
P62000TC	1978	1967-76	2.5	5.0	7.5
P63500V8AUTOMATICA V8S	3528	1968-76	3.5	7.0	10.0
P62200 SC7C	2205	1974-76	2.5	5.0	7.5
MINI (TUTTI I MODELLI)	9981	1989-00	1.5	3.0	4.5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2.0	4.0	6.0
MINI COOPER	1275	1990-00	2.5	5.0	7.5
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3.0	6.0	9.0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4.0	8.0	12.0
MINI (TUTTI I MODELLI)	1115	1996	0.5	1.0	1.5
100 DIESEL	1561	1977-82	0.3	0.8	1.1
114 GTVIGIA	1396	1990-97	0.8	1.5	2.3
1001.4 GT116V	1396	1990-95	0.8	1.5	2.3
111/114 CABRIOLET	1115	1996	1.0	2.0	3.0
215216	1542	1988-89	0.4	0.8	1.2
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5	1.0	1.5
2300 (2300S (SDI))	2350	1977-86	0.5	1.0	1.5
2600 (2600S (SDI))	2597	1977-86	0.8	1.5	2.3
3500 (SDI)	3528	1977-82	1.0	2.0	3.0
3500 WBS/E (SDI)	3528	1978-82	1.0	2.0	3.0
3500 WANDEN PLAS (VSDI)	3528	1980-86	1.3	2.5	3.5
3500 W/ESSE (SDI)	3528	1982-86	1.3	2.5	3.5
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	0.5	1.0	1.5
820/825	1996	1984-92	0.5	1.0	1.5
827 SISU/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	0.5	1.0	1.5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0.8	1.5	2.3
214 SISU/ISSA 16V	1396	1989-95	0.5	1.0	1.5
216 CSI/GI 16V	1590	1989-95	0.5	1.0	1.5
216 GTV/220/CSI 16V TWIN CAM	1590	1994	0.8	1.5	2.3
218 DIESEL/TURBOD.	1769	1905	0.5	1.0	1.5
414/420 TOURER	1590	1994	0.5	1.0	1.5
418 TOURER DIESEL/TURBOD.	1769	1995	0.5	1.0	1.5
216 16V COUPE/COUPE	1590	1995	0.8	1.5	2.3
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0	2.0	3.0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396	1992-98	1.0	2.0	3.0
820 T COUPE/TURBO COUPE T. (KV6)	1994	1992-98	1.3	2.5	3.5
827 V62.4V COUPE (KV6)	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0
800 25 V6 24V COUPE (KV6)	2497	1996-98	1.0	2.0	3.0
825 COUPE TD (KV6)	2500	1992-97	1.0	2.0	3.0
820 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-95	0.5	1.0	1.5
827 V62.4V (KV6)	2675	1992-96	0.5	1.0	1.5
800 25 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0.5	1.0	1.5
752.5 V62.4V	2497	1998-03	0.8	1.5	2.3
752.5 V62.4V ES/ATE	2497	2001-03	1.0	2.0	3.0
75V8 (N SERIE)	4601	2004	2.5	5.0	7.5
414 SISU 16V	1396	1990-95	0.5	1.0	1.5
416 CSI/GTI 16V	1590	1990-95	0.5	1.0	1.5
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0.5	1.0	1.5
418 DIESEL/TURBOD.	1769	1995	0.5	1.0	1.5
800 (TUTTI I MODELLI)	1850	1993-95	0.5	1.0	1.5
620 TI	1994	1994-95	0.8	1.5	2.3
620 TDI	1994	1994-95	0.5	1.0	1.5
752.5 V62.4V (N/S)	2497	2004	1.0	2.0	3.0
752.5 V62.4V ES/ATE (N/S)	2497	2004	1.3	2.5	3.5

## SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0	8.0	12.0
92B	764	1953-56	3.0	6.0	9.0
95	748	1956-57	2.5	5.0	7.5
95B	748	1958-60	2.3	4.5	6.5
95 SW	841	1960-68	2.5	5.0	7.5
95 V4 SW	1498	1967-78	2.3	4.5	6.5
96	841	1960-68	2.0	4.0	6.0
96 V4	1498	1967-80	1.8	3.5	5.0
750 GRAN TOURISMO	748	1958-59	4.0	8.0	12.0
SONETT II V4	1498	1967-69	4.0	8.0	12.0
SONETT III	1698	1970-74	4.0	8.0	12.0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0.8	1.5	2.3
99 EMS	1985	1976-80	1.0	2.0	3.0
99 TURBO	1985	1977-78	2.0	4.0	6.0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-93	0.5	1.0	1.5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1.8	3.5	5.0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-93	1.3	2.5	3.5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1.5	3.0	4.5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2.5	5.0	7.5
900 I/SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985	1993-95	0.8	1.5	2.3
900 TURBO 16 I/S (TUTTI I MODELLI)	1985	1993-97	1.3	2.5	3.5
900 TURBO 16 CABRIOLET I/S	1985	1994-97	2.5	5.0	7.5
900 TURBO 16 V (CSI) 0 V6	1985	1985-97	0.5	1.0	1.5
9000 TURBO 16 V (4 PORTE)	1985	1988-96	0.5	1.0	1.5
9.53 0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0
9.52 3 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0	2.0	3.0
9.53 0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
9.52 3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3	2.5	3.5
9.53 9 TURBO AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5
9.52 3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0
9.3 CABRIOLET/AERO	1985	1998-02	2.0	4.0	6.0
9.3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5
9.52 0 TURBO AERO (I/S)	1998	2002-04	1.0	2.0	3.0
9.52 0 TURBO CABRIOLET (I/S)	1998	2003-04	3.0	6.0	9.0

## SAMAS ITALIA

YETI	843	1968-73	3.3	6.5	10.0
------	-----	---------	-----	-----	------

## SEAT SPAGNA

MARBEILLA	843	1982-95	0.5	1.0	1.5
FURA	903	1982-85	0.4	0.8	1.2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903	1975	0.5	1.0	1.5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0.4	0.8	1.2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043	1994	0.5	1.0	1.5
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5
RONDA	1193	1979-86	0.4	0.8	1.2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0.3	0.5	0.8
MALAGA	1193	1985-91	0.3	0.5	0.8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0.3	0.5	0.8
IBIZA GTI/CUPRA	1994	1993-99	0.8	1.5	2.3
IBIZA GTI/CUPRA (I/SERIE)	1781	1999-01	0.8	1.5	2.3
IBIZA FR	1781	2004	0.8	1.5	2.3
TOLEDO	1595	1994	0.5	1.0	1.5
TOLEDO D/TD	1896	1991-95	0.4	0.8	1.2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391	1994	0.5	1.0	1.5
CORDOBA D/TD	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5
LEON 1.8 TURBO/CUPRA 28 V6	1781	2000-04	1.0	2.0	3.0

## SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	150.0	300.0	450.0
600	633	1956-60	5.0	10.0	15.0
1500 TS	1481	1962-66	3.5	7.0	11.0
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	4.0	8.0	12.0
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	4.0	8.0	12.0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5.0	10.0	15.0

## SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1955-57	6.0	12.0	18.0
6 CV CABRIOLET	995	1955-57	7.5	15.0	22.5
5 B CV	569	1936-48	4.0	8.0	12.0
80 100 BERLINA	1089	1938-49	4.5	9.0	13.5
ARONDE 9	1271	1951-55	2.0	4.0	6.0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2.3	4.5	6.5
ARONDE PLEN CIEL COUPE	1290	1957-62	2.8	5.5	8.0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3.8	7.5	12.0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2.8	5.5	8.0
ARAVE (TUTTI I MODELLI)	1290	1957-63	2.3	4.5	6.5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777	1911-62	1.0	2.0	3.0
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3.5	7.0	10.0
1200 S COUPE	1204	1967-71	4.0	8.0	12.0
1000 (TUTTI I MODELLI)	997	1973-78	0.8	1.5	2.3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3.0	6.0	9.0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.0	8.0	12.0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4.5	9.0	13.5
1500/1500	1290	1945	1.0	2.0	3.0
1500/1500 CANADA BREAK	1290	1945	1.3	2.5	3.5
1501/1501	1290	1945	1.8	3.5	5.0
1301/1301 CANADA BREAK	1290	1945	1.0	2.0	3.0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944	1944	0.5	1.0	1.5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944	1944	0.5	1.0	1.5
1100 TI	1294	1974-78	0.8	1.5	2.3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639	1981	0.5	1.0	1.5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118	1977-86	0.5	1.0	1.5
HORIZON (DIESEL)	1905	1983-86	0.5	1.0	1.5
1307/1308/1309/1510	1294	1992	0.5	1.0	1.5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294	1992	0.5	1.0	1.5
SOLARA D	1905	1984-86	0.5	1.0	1.5
JAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155	1984	0.5	1.0	1.5
JAGORA DT	2304	1980-84	0.5	1.0	1.5
SAMBA	954	1960	0.4	0.8	1.2
SAMBA CABRIOLET	954	1960	0.8	1.5	2.3
SAMBA RALLYE	1219	1960	0.8	1.5	2.3

## SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	2.3	4.5	7.0
GAZELLE CONVERTIBILE	1497	1955-62	3.8	7.5	12.0
VOGUE	1725	1961-66	1.8	3.5	5.5
CHAMOS	875	1964-70	1.5	3.0	4.5

## SKODA REPUBBLICA CECIA

1200	1271	1952-59	2.0	4.0	6.0
440/445	1089	1921	2.3	4.5	7.0
FELICIA	1089	1921	2.5	5.0	7.5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089	1921	1.8	3.5	6.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
1000 MB/MG/MBX	988	1964-69	0.8	1.5	2.3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0.8	1.5	2.3
100/1100/20S/130RS	1046	1969-80	0.5	1.0	1.5
105N/20130 (TUTTI I M.)	1046	1976-90	0.4	0.8	1.2
GARDER/RAPIDE	1174	1981-90	0.5	1.0	1.5
FAVORIT	1137	1988-94	0.4	0.8	1.2
FORMAN	1289	1990-94	0.4	0.8	1.2
FELICIA	1137	1989-95	0.5	1.0	1.5
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0
422	1195	1950-52	4.0	8.0	12.0
450	1661	1929-52	5.0	10.0	15.0
450 D	1944	1930-56	5.5	11.0	16.5
633	1792	1931-34	5.0	10.0	15.0
657/VD	1961	1932-55	5.5	11.0	16.5
645	2492	1929-34	10.0	20.0	30.0
650	2704	1932-56	10.0	20.0	30.0
860	3880	1929-5			



# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	↓	□	↑
16/50	2540	1924	14.0	28.0		42.0
20/60	3181	1924-27	15.0	30.0	45.0	
5 LITRE	2966	1926-31	20.0	40.0	60.0	
30/90	4826	1926-29	25.0	50.0	75.0	
SOL EEN	2035-2193	1927-33	10.0	20.0	30.0	
TWENTY	2916-3317	1927-33	12.5	25.0	37.5	
TWENTY-FIVE	3617	1927-33	14.0	28.0	42.0	
THIRTY-FIVE	5447	1929	30.0	60.0	90.0	
TWENTY	2194-2916	1933-35	13.0	26.0	39.0	
TWENTY-FIVE	3317	1934-35	15.0	30.0	45.0	
DAWN	1627	1934-35	7.5	15.0	22.5	
TALBOT 3 LITRE	3181	1937-39	10.0	20.0	30.0	
TALBOT 4 LITRE	4086	1938-39	12.5	25.0	38.0	
TALBOT TEN SALOON	1184	1938-48	4.0	8.0	12.0	
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	6.0	12.0	18.0	
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5.0	10.0	15.0	
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7.0	14.0	21.0	
TALBOT 80	1184	1948-50	4.0	8.0	12.0	
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	5.0	10.0	15.0	
MK III CONVERTIBLE	1944-2267	1948-54	5.0	10.0	15.0	
TALBOT 90/90 MK III/90 MK IIIA	1944-2267	1948-54	6.0	12.0	18.0	
TALBOT 90/90 MK III/90 MK IIIA DHC	1944-2267	1948-54	6.0	12.0	18.0	
MK III MK III S	2267	1954-57	5.0	10.0	15.0	
MK III CONVERTIBLE COUPE	2267	1954-57	6.5	13.0	20.0	
TALBOT ALPINE	2267	1955-55	7.5	15.0	22.5	
RAPER SERIES I	1390	1955-58	2.8	5.5	8.5	
RAPER II/MK IIIA	1494-1592	1958-63	3.0	6.0	9.0	
RAPER II/MK IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4.0	8.0	12.0	
RAPER IV/V	1592-1725	1963-67	3.3	6.5	10.0	
RAPER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5	
RAPER H 120	1725	1967-76	1.8	3.5	5.5	
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1.3	2.5	4.0	
ALPINE	1494	1959-60	7.0	14.0	21.0	
ALPINE II/MK III V	1592-1725	1966-68	6.0	12.0	18.0	
TIGER (Z60)	4061	1964-66	20.0	40.0	60.0	
TIGER (Z89)	4727	1967	16.0	32.0	48.0	
VENEZIA	1592	1963-65	10.0	20.0	30.0	
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	1.8	3.5	5.5	
STILETTO	875	1967-73	2.0	4.0	6.0	

## SUZUKI GIAPPONE

L70 JIMNI	359	1970-73	1.8	3.5	5.0
L50	539	1970-80	1.5	3.0	4.5
L80	797	1975-80	1.8	3.5	5.0
S1414/35AN MURAI	657-1324	1981-04	1.8	3.5	5.0
VITARA VITARA TD	1590-1998	1988-98	1.0	2.0	3.0
VITARA VITARA MAGNON TD	1590-1998	1991-98	1.3	2.5	3.5
X90	1590	1996-00	2.0	4.0	6.0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2757	1998-04	1.5	3.0	4.5
JIMNI (JIMNY CABRIOLET)	1298	1998-04	1.8	3.5	5.0
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0.8	1.5	2.3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1840	1994-95	0.5	1.0	1.5

## TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPE	3996	1956-59	65.0	130.0	200.0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1956-59	75.0	150.0	225.0
SS COUPE	3996	1957-59	75.0	150.0	225.0
SS CABRIOLET	3996	1957-59	90.0	180.0	270.0
T266CORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0
T266S GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	85.0
T266S GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0
T14 S SPORT Z500	2471	1955-57	20.0	40.0	60.0

## TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	0.5	1.0	1.5
SUNBEAM II	1592	1979-81	2.0	4.0	6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5	15.0	22.0

## TOYOTA GIAPPONE

EJ40	3878	1960-70	3.5	7.0	10.0
EJ40/42/43/45	2977-3878	1971-79	2.5	5.0	7.5
EJ35 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0
EJ35 SW	2977-3878	1971-79	2.3	4.5	6.5
EJ60 SW	3431-4228	1980-82	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER SV EJ4J	3955-3980	1983-86	2.5	5.0	7.5
H LUX	1968-2188	1979-82	1.0	2.0	3.0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1.0	2.0	3.0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER 80/90 TD	4164-4477	1989-97	2.5	5.0	7.5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2.5	5.0	7.5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER	2566-2958	1987-96	1.5	3.0	4.5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2.5	5.0	7.5
RAV4 3P/5P (CABRIO)	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0.8	1.5	2.3

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	↓	□	↑
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1.5	3.0	4.5	
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1.8	3.5	5.0	
CELICA 16Z (12) 020 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0.8	1.5	2.3	
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1.5	3.0	4.5	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5	
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0.8	1.5	2.3	
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0	
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1.5	3.0	4.5	
MR2 IV SERIE	1794	1999-04	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0.8	1.5	2.3	
SUPRA 2.0 24V GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1.0	2.0	3.0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER 100/500	4177-4664	1998-04	3.0	6.0	9.0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2.0	4.0	6.0	
RAV4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-04	1.5	3.0	4.5	
RAV4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-04	1.3	2.5	3.5	
CELICA 1.8 16V VII SERIE	1796	1999-04	1.0	2.0	3.0	
CELICA 1.8 16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-04	1.3	2.5	3.5	
CARINA EDX (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
CAMRY 3.0 V6 24V/SV	2997	1993-95	0.8	1.5	2.3	
PREVIA	2430	1990-95	0.8	1.5	2.3	
PREVIA TD	2184	1992-95	0.5	1.0	1.5	
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3366	2003-04	2.8	5.5	8.0	
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	2.0	4.0	6.0	
CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1.0	2.0	3.0	
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1.8	3.5	5.0	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR 4WD VIS	1998	1993-99	3.0	6.0	9.0	
PROLUSHYBRID	1496	2003-04	1.0	2.0	3.0	
PROSD	1496	1991-95	0.7	1.5	2.2	

## TRIUMPH GRAN BRETAGNA

10/20	1020	1935	1925-25	5.0	10.0	15.0
13/35	1875	1925-27	6.0	12.0	18.0	
15	2170	1927-30	6.0	12.0	18.0	
TRIPLET	717	1928-29	4.0	8.0	12.0	
SUPER 8	852	1930	4.5	9.0	13.5	
SUPER 9	1018	1931-32	5.0	10.0	15.0	
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	11.0	22.0	33.0	
T2165 CORPION	1203	1931-33	12.5	25.0	38.0	
GLORIA 10	1087	1933	4.5	9.0	13.5	
GLORIA FOUR (12) SALOON COUPE	1252-1496	1934-37	6.0	12.0	18.0	
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1252-1496	1934-37	11.5	23.0	35.0	
GLORIA SIX (6-6/6) SALOON COUPE	1476-1991	1954-55	9.0	18.0	27.0	
GLORIA SIX (6-6/6) TOURER/DHC	1476-1991	1954-55	15.0	30.0	45.0	
DOLOMITE VITESSE SALOON	1496-1991	1957-59	9.0	18.0	27.0	
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1954	50.0	100.0	150.0	
DOLOMITE 1460 ROADSTER	1776	1936-38	20.0	40.0	60.0	
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1958-59	20.0	40.0	60.0	
1800 SALOON	1776	1946-49	5.0	10.0	15.0	
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15.0	30.0	45.0	
2000 SALOON (RENOVN)	2088	1949-51	5.0	10.0	15.0	
RENOVN LIMOUSINE	2088	1951	6.0	12.0	18.0	
MAYFLOWER	1247	1949-53	4.5	9.0	13.5	
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6.5	13.0	20.0	
HERALD	948-1147	1959-70	2.0	4.0	6.0	
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	2.5	5.0	7.5	
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4.0	8.0	12.0	
VITESSE	1596-1998	1962-71	2.5	5.0	7.5	
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4.0	8.0	12.0	
TR2	1991	1953-55	17.5	35.0	50.0	
TR3	1991	1955-58	16.5	33.0	48.0	
TR3A	1991	1957-61	17.5	35.0	50.0	
TR3B	1991	1962	17.5	35.0	50.0	
TR3A II	1991	1960-61	20.0	40.0	60.0	
TR4	2138	1961-65	14.0	28.0	42.0	
TR4 AIRS	2138	1965-67	14.0	28.0	42.0	
TR5 PL	2498	1967-68	19.0	38.0	57.0	
TR250	2498	1967-68	13.5	27.0	40.0	
TR6 PL	2498	1969-75	11.0	22.0	33.0	
2000 MK I/MK2/TC	1998	1963-77	2.0	4.0	6.0	
Z500 MK2/TC	2498	1968-77	2.5	5.0	7.5	
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5.0	10.0	15.0	
SPITFIRE MK I	1147	1964-67	4.0	8.0	12.0	
SPITFIRE MK II	1296	1967-70	4.5	9.0	13.5	
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3.5	7.0	11.0	
SPITFIRE 1500	1495	1974-80	4.0	8.0	12.0	
SPAG	2997	1970-77	7.5	15.0	22.5	
G16 COUPE MK I	1998	1966-68	6.5	13.0	20.0	
G16 COUPE MK II	1998	1968-70	4.5	9.0	13.5	
G16 COUPE MK III	1998	1971-73	6.0	12.0	18.0	
TOLEDO	1296-1495	1970-76	1.5	3.0	4.5	
1300/1500 TC	1296	1966-70	1.3	2.5	4.0	
1500/1500 TC	1495	1970-76	1.5	3.0	4.5	
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.0	4.0	6.0	
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3.5	7.0	10.0	
TR7 COUPE	1998	1976-81	2.8	5.5	8.0	
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3.5	7.0	10.0	
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1355	1980-84	0.4	0.8	1.2	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	↓	□	↑
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

## TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	8.0	16.0	24.0
GRIFFITH	4727	1962-67	12.5	25.0	38.0
V8EN	1598-1798	1967-70	7.0	14.0	21.0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10.0	20.0	30.0
TASMIN	1993-2792	1980-88	8.0	16.0	24.0
280/350/500/900/400/420/450	2792-4441	1980-91	9.0	18.0	27.0



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
			4	5	6				4	5	6				4	5	6	
ATLANTIQUE/300/400GT	2946-2975	1994-01	6.0	<b>120</b>	18.0	PASSATI SERIE (TUTTI MOD.)	1297-1508	1973-81	0.8	<b>1.5</b>	2.3	245 SW (TUTTI MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3	<b>2.5</b>	4.0	
<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>						PASSATI SERIE DIESEL	1471	1978-81	0.5	<b>1.0</b>	1.5	245 GLD6	2385	1978-83	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
TYP 82 KÖRBEWAGEN	985-1151	1940-45	12.5	<b>25.0</b>	38.0	PASSATI SERIE (TUTTI MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	<b>1.0</b>	1.5	240 BERLINA (TUTTI MOD.)	1986-2516	1982-91	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
TYP 82 89ZSS	985-1151	1941-45	14.0	<b>28.0</b>	42.0	PASSATI SERIE DTD	1508	1981-88	0.5	<b>1.0</b>	1.5	244Z40 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1151	1941-44	15.0	<b>30.0</b>	45.0	PASSATI S. VAR. (TUTTI MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	<b>1.0</b>	1.5	240 GLD6	2385	1983-91	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1151	1942-44	16.0	<b>32.0</b>	48.0	PASSATI S. DTD VARIANT	1508	1981-88	0.5	<b>1.0</b>	1.5	240 SW (TUTTI MOD.)	1986-2516	1982-93	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
MAGGIOLINO (LUN. DIE. VETRINO)	1151	1946-53	10.0	<b>20.0</b>	30.0	PASSATI II SERIE DTD	1595-1994	1988-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
MAGGIOLINO (LUNOTTO O VALE)	1192	1953-57	6.0	<b>12.0</b>	18.0	PASSATI III SERIE VAR. (TUTTI MOD.)	1588-1896	1988-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	240 GLD6 SW	2385	1983-91	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4.0	<b>8.0</b>	12.0	PASSATI III SERIE DI TURBO. VAR.	1595-1994	1988-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	264 DU/G/GLE	2664-2849	1974-81	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3.5	<b>7.0</b>	10.0	PASSATI III S. GAO SINCRO GTI	1781	1989-93	0.8	<b>1.5</b>	2.3	265 DU/G/GLE	2664-2849	1974-81	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3.5	<b>7.0</b>	10.0	PASSATI IV S. GAO VAR. SINCRO GTI	1781	1989-93	0.8	<b>1.5</b>	2.3	262 COUPE	2664-2849	1977-81	3.0	<b>6.0</b>	9.0	
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2.8	<b>5.5</b>	8.0	PASSATI III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-95	0.8	<b>1.5</b>	2.3	740 (TUTTI MOD.)	2516	1984-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
MAGGIOLINO CABR. HEIMÜLLER	1151	1949-53	25.0	<b>50.0</b>	75.0	740 TURBO	1986-2516	1984-89	0.5	<b>1.0</b>	1.5	740 TURBO 16V	1986	1989-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1151	1951-52	15.0	<b>30.0</b>	45.0	PASSATI III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-95	0.8	<b>1.5</b>	2.3	740 GL DIESEL	2385	1984-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1192	1952-57	11.0	<b>22.0</b>	33.0	CORRADO 1.8/2016V	1781	1988-93	1.0	<b>2.0</b>	3.0	740 SW	2516	1985-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1192	1952-57	7.5	<b>15.0</b>	22.5	CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1.0	<b>2.0</b>	3.0	740 TURBO SW	1986	1985-89	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1192	1957-67	5.0	<b>10.0</b>	15.0	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	0.8	<b>1.5</b>	2.3	740 TURBO 16V/SW	1986	1989-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1493	1966-67	6.5	<b>13.0</b>	20.0	SHARAN 2.8 VR6 SINCRO	2792	1996-04	1.0	<b>2.0</b>	3.0	760 GLE V6	2849	1982-87	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1493	1967-70	5.5	<b>11.0</b>	16.5	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1.0	<b>2.0</b>	3.0	760 TURBO 2.3	2516	1982-87	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
MAGGIOLINO CABR. KARIMANN	1493	1961-65	1.5	<b>3.0</b>	4.5	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1.5	<b>3.0</b>	4.5	760 GLE DTD	2385	1982-87	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
1500/1500 S	1493	1961-65	1.5	<b>3.0</b>	4.5	GOLF IV 2.3 V5	2524	1997-03	1.0	<b>2.0</b>	3.0	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493	1984	1962-73	1.5	<b>3.0</b>	4.5	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1.3	<b>2.5</b>	3.5	760 TURBO 2.3 SW	2516	1985-87	0.5	<b>1.0</b>	1.5
1600 L TL	1584	1965-73	1.8	<b>3.5</b>	5.5	GOLF IV RS2	3189	2002-03	3.5	<b>7.0</b>	10.0	760 GLE DTD SW	2385	1985-87	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
4114/12 (TUTTI MOD.)	1679-1795	1968-74	0.8	<b>1.5</b>	2.3	POLO GTI	1598	1998-01	0.8	<b>1.5</b>	2.3	760 GLE L IMOUSE	2849	1986-87	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
KARMANN GHA COUPE	1192	1955-66	7.5	<b>15.0</b>	22.5	VENTO (TUTTI MOD.)	1598	1994-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	760 GLE V6 II (SERIE)	2849	1987-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
KARMANN GHA COUPE	1285-1584	1966-74	4.5	<b>9.0</b>	13.5	VENTO DTD	1896	1992-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	760 TURBO (II SERIE)	2516	1987-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
KARMANN GHA SL 6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4.0	<b>8.0</b>	12.0	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0.5	<b>1.0</b>	1.5	760 GLE TURBO. (II SERIE)	2385	1987-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	
KARMANN GHA CABRIOLET	1192	1957-66	12.5	<b>25.0</b>	35.0	NEWBEETLE	1390-1994	1998-04	1.3	<b>2.5</b>	3.5	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
KARMANN GHA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9.0	<b>18.0</b>	27.0	NEWBEETLE 2.3 V5	2524	2000-04	1.8	<b>3.5</b>	5.0	760 TURBO SW (II SERIE)	2516	1987-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2.5	<b>5.0</b>	7.5	NEWBEETLE RS	3189	2000-02	5.0	<b>10.0</b>	15.0	780 TURBO	1986	1986-90	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
MAGGIOLONE 1302/1305	1192-1584	1970-75	2.0	<b>4.0</b>	6.0	LUPO GTI	1598	1999-04	0.8	<b>1.5</b>	2.3	780 V6	2458-2849	1985-90	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
MAGGIOLONE CABR. 1302/1305	1192-1584	1970-80	4.0	<b>8.0</b>	12.0	BOREAL 2.3 V5	2524	1999-02	0.5	<b>1.0</b>	1.5	780 TURBO 16	1986	1990	1.8	<b>3.5</b>	5.0	
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1.8	<b>3.5</b>	5.0	BOREAL 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8	<b>1.5</b>	2.3	780 V6	2458-2849	1985-90	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
PESCACCIA TYP 1/BI	1493-1584	1969-79	2.5	<b>5.0</b>	7.5	PASSAT V S. 23 V5 SINCRO	2524	2527	1997-02	0.5	<b>1.0</b>	1.5	780 TURBODIESEL	2385	1985-91	0.8	<b>1.5</b>	2.3
K70 (TUTTI MOD.)	1605-1807	1970-74	0.8	<b>1.5</b>	2.3	PASSAT V S. 28 V6 30V	2771	1996-04	0.8	<b>1.5</b>	2.3	960 20H TURBO 16V	1986	1990-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
POLO I SERIE (TUTTI MOD.)	895-1093	1975-81	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PASSAT V S. 23 V5 VAR. SINCRO	2524	2527	1997-02	0.8	<b>1.5</b>	2.3	960 TURBO	2516	1990-92	1.0	<b>2.0</b>	3.0
POLO II SERIE (TUTTI MOD.)	1045-1272	1981-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PASSAT V S. 28 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8	<b>1.5</b>	2.3	960 2912 4V	2922	1990-96	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PASSAT V SERIE 40 WB	3999	2001-04	1.5	<b>3.0</b>	4.5	960 25 24V	2475	1995	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
POLO COUPE (TUTTI MOD.)	1045-1272	1982-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PASSAT V SERIE 40 WB VARIANT	3999	2001-04	1.5	<b>3.0</b>	4.5	960 20H TURBO 16V SW.	1986	1990-94	1.3	<b>2.5</b>	3.5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PHAEON 3.2 VR6	3189	2002-04	2.0	<b>4.0</b>	6.0	960 TURBO SW	2516	1990-92	1.3	<b>2.5</b>	3.5	
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PHAEON 4.2 VR8	4172	2003-04	2.5	<b>5.0</b>	7.5	960 2912 4V SW.	2922	1990-96	1.3	<b>2.5</b>	3.5	
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-04	3.0	<b>6.0</b>	9.0	960 25 24V SW	2475	1995	1.2	<b>2.5</b>	3.7	
POLO COUPE G40	1272	1985-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0	PHAEON S. 0 V10 TD	4921	2002-04	2.0	<b>4.0</b>	6.0	960 TURBODIESEL	2385	1990-94	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
POLO II SERIE (TUTTI MOD.)	1043-1598	1994-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390	1995	2003-04	2.0	<b>4.0</b>	6.0	960 TURBODIESEL SW	2385	1990-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0
POLO II SERIE DIESEL	1896	1994-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5	NEWBEETLE CABRIOLET 1.8 1720	1781	1994	2003-04	2.5	<b>5.0</b>	7.5	850 GLE GT	1984-2455	1991-95	0.5	<b>1.0</b>	1.5
DERBY I SERIE (TUTTI MOD.)	895-1093	1976-81	0.4	<b>0.8</b>	1.2	Touareg 3.2 V6	3189	2002-04	2.5	<b>5.0</b>	7.5	850 GLE SW GLT SW	1984-2455	1993-95	0.8	<b>1.5</b>	2.3	
DERBY II SERIE (TUTTI MOD.)	1045-1272	1981-88	0.3	<b>0.5</b>	0.8	Touareg 4.2 V8	4172	2002-04	3.0	<b>6.0</b>	9.0	850 TURBO 20V F5	1984-2519	1993-96	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
GOLF I SERIE (TUTTI MOD.)	1095-1457	1974-81	0.8	<b>1.5</b>	2.3	Touareg 2.5 TDI	2461	2002-04	1.8	<b>3.5</b>	5.0	850 T5R	2519	1995-96	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
GOLF I SERIE (TUTTI MOD.)	1095-1457	1981-83	0.5	<b>1.0</b>	1.5	Touareg 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2.3	<b>4.5</b>	6.5	850 TURBO 20V T5S SW	1984-2519	1993-96	1.3	<b>2.5</b>	3.5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0.5	<b>1.0</b>	1.5	<b>VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA</b>						S70 20V TURBO	2519-2455	1996-01	1.0	<b>2.0</b>	3.0	
GOLF GTDI SERIE	1588	1982-83	1.3	<b>2.5</b>	3.5	94/4	1679	1969-72	6.0	<b>12.0</b>	18.0	V70 20V TURBO	1984-2521	1996-04	1.5	<b>3.0</b>	4.5	
GOLF GTI A MARCE 1600	1588	1976-78	3.0	<b>6.0</b>	9.0	94/6	1991	1969-72	10.0	<b>20.0</b>	30.0	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2521	1996-04	2.0	<b>4.0</b>	6.0	
GOLF GTI S MARCE 1600	1588	1978-82	2.5	<b>5.0</b>	7.5	94/1.8	1795	1975-75	5.0	<b>10.0</b>	15.0	V70 R	2521	2003-04	3.0	<b>6.0</b>	9.0	
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2.3	<b>4.5</b>	6.5	94/2.0	1971	1972-75	5.0	<b>10.0</b>	15.0	S90 29 24V	2922	1996-98	1.3	<b>2.5</b>	3.5	
GOLF CABRIOLET (TUTTI MOD.)	1095-1781	1979-87	1.3	<b>2.5</b>	4.0	<b>VOLVO SVEZIA</b>						V90 29 24V	2922	1996-98	1.8	<b>3.5</b>	5.0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI MOD.)	1595-1781	198																



# 9° TROFEO MILANO

17 ottobre 2015

special guest



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



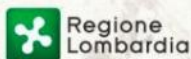
## MANIFESTAZIONE TURISTICA CON PROVE DI ABILITÀ

Arrivo ed esposizione di auto e moto all'interno della Piazza d'Armi al Castello Sforzesco

Milano



Comune di Milano  
Cultura



Con il Patrocinio di



MILANO 2015  
NUTRIRE IL PIANETA  
ENERGIA PER LA VITA

CASTELLO SFORZESCO



COSE BELLE D'ITALIA



RUOTECLASSICHE



C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

via Goldoni, 1 - 20129 Milano - Tel. 02.76000120 - Fax 02.76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

scarica il programma e il modulo di iscrizione dal sito: [www.cmae.it](http://www.cmae.it) - [www.trofeomilano.com](http://www.trofeomilano.com)



## QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>			
430	5816	1959-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6350	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-85	2.500
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-85	2.000
A15/A19/A38	3017-3500	1967-75	1.000

<b>ASTRA ITALIA</b>			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>			
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500

<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>			
TM3300/4400	9508-12066	1975-80	1.500

<b>BIANCHI ITALIA</b>			
MILES/CIVIS	4939-4847	1954-52	8.000
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500

<b>CITROËN FRANCIA</b>			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000

<b>FIAT ITALIA</b>			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1458-1944	1950-57	6.000
614/618 FURGONE	1458-1944	1950-57	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/635N	5540	1931-37	12.000
634N/III SERIE	8510-8355	1951-59	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/IN7	9565	1959-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-55	4.000
640N	6052	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000
642T2/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N65R	7298	1959-65	3.500
642T65	7298	1959-65	4.200
639N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/N3	6650-7298	1955-65	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N2	10676	1956-61	3.500
682T2	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
682T3	11548	1962-84	3.000
C40/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/NI/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NI/N2 3 ASSI - 690 T/1/T1/2	11548	1961-66	4.200
690N5 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N5 3 ASSI - 690T5	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	10980-1901	1956-66	2.000
616N/NI	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/NI/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/NI/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/65Q/662N I SERIE (N/NI)	4678	1960-68	1.000
645/65Q/65/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
643N/NI - T/T1	9161	1965-70	1.400
683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	500
684N/T	9819	1970-75	1.200
691N/T	13798	1970-75	2.200
619N/NI II SERIE	13798	1970-75	3.000
697N/T	13798	1971-75	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500

<b>FORD EUROPA</b>			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.500
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	1.000
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7500	1937-46	12.000

<b>IVECO ITALIA</b>			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190.35	17174	1980-84	1.500
190.38	17174	1980-84	1.800
190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190.26	13798	1980-84	2.500
190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330.26	17174	1980-84	1.500
330.35	17174	1980-84	1.600

<b>LANCIA ITALIA</b>			
3R0 464/564	6875	1958-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/SADELTA B 401	8245	1959-66	2.500
BE TA/BE TA DIESEL/BE TA 190	1908-1965	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-65	4.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	3.500

<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>			
150 D14	9500	1960-73	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

<b>MAN GERMANIA</b>			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (EC CETTO LPS33)	4580-10810	1950-65	1.700
LPS33	10810	1958-61	3.000
LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1975-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1975-88	1.200

<b>OM ITALIA</b>			
TITANO 137	11540	1957-45	35.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>TAURUS</b>			
TAURUS	5520	1939-47	7.000
TAURUS 340	5520	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11650	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-65	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-55	4.000
TIGROTTI I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTI II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-65	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

<b>OMT ITALIA</b>			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500

<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
J7/J9	1468-2304	1965-89	1.000

<b>RENAULT FRANCIA</b>			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.500

<b>SCANIA SVEZIA</b>			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142T	14190	1981-88	2.000

<b>SPA ITALIA</b>			
38R	4053	1956-46	10.000

<b>UNIMOG GERMANIA</b>			
BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

<b>VIBERTI ITALIA</b>			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000

<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1495	1960-67	12.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1495	1960-67	14.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1495	1960-67	14.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1495	1960-67	18.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1495	1960-67	30.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1495	1960-67	20.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1495	1967-71	3.500
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1495	1967-71</	



## QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca,

compaiono invece nelle pagine precedenti.

I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello Note Anni Euro x 000

### AMC/RAMBLER

Modello	Note	Anni	Euro x 000
AMBASSADOR		1966-74	3,8 7,5 10,0
JAVELIN		1968-70	12,5 25,0 35,0
AMX		1968-70	20,0 40,0 60,0
HORNET		1970-75	3,8 7,5 10,0
GREMLIN		1971-78	3,8 7,5 10,0
PACER		1975-80	3,8 7,5 10,0
EAGLE		1981-87	3,8 7,5 10,0

### BUICK

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1946-60	37,5 75,0 110,0
STATION WAGON		1946-53	50,0 100,0 140,0
SKYLARK		1953	90,0 180,0 250,0
STATION WAGON		1954-74	10,0 20,0 30,0
SKYLARK		1954	65,0 130,0 180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7,5 15,0 22,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0 10,0 15,0
CONVERTIBILE		1961-74	10,0 20,0 30,0
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	3,8 7,5 11,5
SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	7,5 15,0 22,5
RIVIERA		1963-65	12,5 25,0 35,0
GS 350/400/455 COUPE		1965-73	12,5 25,0 35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	20,0 40,0 60,0
RIVIERA		1966-73	10,0 20,0 30,0

### CADILLAC

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 4 PORTE		1946-52	12,5 25,0 35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	12,5 25,0 35,0
COUPE		1946-52	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1946-58	55,0 110,0 150,0
BERLINA 4 PORTE		1953-58	12,5 25,0 35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	12,5 25,0 35,0
COUPE		1953-58	20,0 40,0 60,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1953	150,0 300,0 400,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	75,0 150,0 200,0
ELDORADO COUPE		1955-58	25,0 50,0 75,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	12,5 25,0 35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	12,5 25,0 35,0
COUPE		1959-60	20,0 40,0 60,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1959	100,0 200,0 280,0
ELDORADO COUPE		1959	30,0 60,0 90,0
DE VILLE CONVERTIBILE		1959	60,0 120,0 170,0
CONVERTIBILE		1961-64	20,0 40,0 60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7,5 15,0 22,5
LIMOUSINE		1961-74	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1965-70	12,5 25,0 35,0
ELDORADO COUPE		1968-76	7,5 15,0 22,5
ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	12,5 25,0 35,0
BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	3,8 7,5 11,0
LIMOUSINE		1975-89	5,0 10,0 15,0
ALLANTÉ		1987-91	5,0 10,0 15,0
SEVILLE SLS/STS		1994-01	2,0 4,0 6,0
ELDORADO TC		1994-01	3,8 7,5 11,5

### CHECKER

Modello	Note	Anni	Euro x 000
MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	3,8 7,5 10,0
MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	4,5 9,0 12,0
MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4,0 8,0 11,0
MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	5,0 10,0 13,0

### CHEVROLET

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6,0 12,0 18,0
STATION WAGON		1946-48	50,0 100,0 150,0
CONVERTIBILE		1946-54	25,0 50,0 75,0
STATION WAGON		1949-58	10,0 20,0 30,0
COUPE		1949-54	12,5 25,0 35,0
CORVETTE	(C1)	1953	150,0 300,0 400,0
CORVETTE	(C1)	1954-55	100,0 200,0 300,0
BERLINA 2/4 PORTE	6 CIL-20%	1955-60	10,0 20,0 30,0
COUPE	IN +50%/6C-20%	1955-57	20,0 40,0 60,0
CONVERTIBILE		1955-57	50,0 100,0 150,0
NOMAD		1955-57	37,5 75,0 110,0
CORVETTE	(C1) IN +50%	1956-60	60,0 120,0 180,0
COUPE	6 CIL-20%	1958-60	15,0 30,0 45,0
CONVERTIBILE		1958-60	25,0 50,0 75,0
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4,0 8,0 12,0

Modello Note Anni Euro x 000

Modello	Note	Anni	Euro x 000
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8,0 16,0 24,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	BIG BLOCK-20%	1961-74	6,0 12,0 18,0
COUPE	BIG BLOCK-20%	1961-66	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK-20%	1961-66	22,5 45,0 65,0
CORVETTE	(C1) IN +50%	1961-62	50,0 100,0 150,0
CORVAIR TURBO	CONV +50%	1962-66	6,0 12,0 18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8-20%	1962-74	5,0 10,0 15,0
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK-50%	1963-67	60,0 120,0 180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK-50%	1963-67	60,0 120,0 180,0
CHEVILLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5 15,0 20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK-50%	1966-70	7,5 15,0 22,5
CHEVILLE CONVERTIBILE		1966-72	17,5 35,0 50,0
CHEVILLE SS	BIG BLOCK-30%	1966-74	15,0 30,0 45,0
CHEVILLE SS CONVERTIBILE		1966-72	27,5 55,0 80,0
COUPE	BIG BLOCK-20%	1967-74	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK-20%	1967-74	12,5 25,0 35,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1967-73	7,5 15,0 20,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL-30%	1967-69	15,0 30,0 40,0
CAMARO Z 28	RS/SS-20%	1967	30,0 60,0 80,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK-20%	1968-73	25,0 50,0 70,0
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK-30%	1968-74	20,0 40,0 60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK-30%	1968-75	30,0 60,0 90,0
CHEVILLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0 50,0 75,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1975-81	6,5 13,0 18,0
CORVETTE COUPE	(C3) 1975-82	10,0 20,0 30,0	
CAMARO COUPE	4/6 CIL-30%	1982-91	3,8 7,5 10,0
CORVETTE	(C4) 1983-84	5,0 10,0 15,0	
CORVETTE COUPE	(C4) 1985-91	7,5 15,0 20,0	
CORVETTE CONV.	(C4) 1986-91	12,5 25,0 35,0	
CORVETTE ZR1		1991-95	17,5 35,0 50,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1992-96	8,8 17,5 25,0	
CORVETTE CONV.	(C4) 1992-96	12,5 25,0 35,0	
CORVETTE COUPE	(C5) 1997-03	10,0 20,0 30,0	
CORVETTE CONV.	(C5) 1998-03	10,0 20,0 30,0	
CORVETTE COUPE 50° ANNIV.	(C5) 2002-03	12,5 25,0 35,0	
CORVETTE CONV. 50° ANNIV.	(C5) 2002-03	15,0 30,0 45,0	

### CHRYSLER

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5 15,0 20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5 75,0 110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	100,0 200,0 300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0 100,0 150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	75,0 150,0 220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5 75,0 110,0
300 COUPE		1955-61	50,0 100,0 150,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0 30,0 45,0
COUPE		1957-61	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0 100,0 150,0
300 CONVERTIBILE		1957-61	100,0 200,0 300,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0 10,0 15,0
COUPE		1962-74	7,5 15,0 20,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0 30,0 45,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5 35,0 50,0
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	20,0 40,0 60,0
300 HURST COUPE		1970	15,0 30,0 45,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5 5,0 7,5

### DE SOTO

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0 12,0 18,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	40,0 80,0 120,0
CONVERTIBILE		1946-56	32,5 65,0 90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	10,0 20,0 30,0
COUPE		1957-60	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0 80,0 110,0
ADVENTURER COUPE		1957-59	37,5 75,0 110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	75,0 150,0 200,0

### DODGE

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1946-56	7,5 15,0 22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	30,0 60,0 90,0
CONVERTIBILE		1946-56	25,0 50,0 75,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL-20%	1957-60	10,0 20,0 30,0
COUPE	D 500-20%	1957-60	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE	D 500-20%	1957-60	50,0 100,0 150,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1961-74	7,5 15,0 22,5
COUPE		1961-74	7,5 15,0 22,0
CONVERTIBILE		1961-70	12,5 25,0 35,0
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50%	1965-71	25,0 50,0 75,0

Modello Note Anni Euro x 000

Modello	Note	Anni	Euro x 000
CHARGER	1968-70+50%	1966-74	10,0 20,0 30,0
CHARGER RT	HEMI+50%	1968-71	50,0 100,0 150,0
CHARGER DAYTONA	HEMI+50%	1969	100,0 200,0 300,0
CHALLENGER COUPE		1970-74	10,0 20,0 30,0
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEMI+150%	1970-72	12,5 25,0 35,0
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	25,0 50,0 75,0
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	50,0 100,0 150,0

### EDSEL

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5 15,0 22,5
COUPE		1958	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1958	30,0 60,0 90,0
STATION WAGON		1958	8,8 17,5 25,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0 12,0 18,0
COUPE		1959-60	8,8 17,5 25,0
CONVERTIBILE		1959-60	20,0 40,0 60,0
STATION WAGON		1959	7,5 15,0 20,0

### FORD

Modello	Note	Anni	Euro x 000
T TOURING		1918-27	12,5 25,0 35,0
T SEDAN/COUPE		1918-27	10,0 20,0 30,0
A SEDAN/COUPE		1927-32	12,5 25,0 35,0
A PHAETON		1927-32	15,0 30,0 45,0
A ROADSTER		1927-32	20,0 40,0 60,0
V8 SEDAN/COUPE		1932-54	25,0 50,0 75,0
V8 PHAETON		1932-34	30,0 60,0 90,0
V8 ROADSTER		1932-34	50,0 100,0 150,0
V8 STATION WAGON		1934-42	50,0 100,0 150,0
V8 COUPE		1935-42	25,0 50,0 75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	42,5 85,0 125,0
BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	10,0 20,0 30,0
STATION WAGON		1946-51	45,0 90,0 130,0
COUPE		1946-51	12,5 25,0 35,0
CONVERTIBILE		1946-51	22,5 45,0 65,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	100,0 200,0 300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	6,0 12,0 18,0
CONVERTIBILE		1952-59	25,0 50,0 75,0
HARDTOP		1952-59	10,0 20,0 30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	17,5 35,0 50,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I S.	1955-57	37,5 75,0 110,0
SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	30,0 60,0 90,0
THUNDERBIRD COUPE	II S.	1958-60	12,5 25,0 35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II S.	1958-60	22,5 45,0 65,0
CONVERTIBILE		1960-72	12,5 25,0 35,0
FALCON			



Modello Note Anni Euro x 000

## HENRY J/ALLSTATE

BERLINA 2 PORTE	1947-53	5.0	10.0	15.0
-----------------	---------	-----	------	------

## HUDSON

BERLINA	1946-57	10.0	20.0	30.0
COUPÉ	1946-57	12.5	25.0	35.0
CONVERTIBILE	1946-57	25.0	50.0	75.0

## IMPERIAL

BERLINA	1946-61	10.0	20.0	30.0
LIMOUSINE	1946-61	12.5	25.0	35.0
COUPÉ	1951-61	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE	1951	20.0	40.0	60.0
CONVERTIBILE	1957-61	50.0	100.0	150.0
GHIA LIMOUSINE	1957-61	25.0	50.0	75.0
BERLINA 2/4 PORTE	1962-74	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE	1962-68	10.0	20.0	30.0
COUPÉ	1981-83	2.5	5.0	7.5

## KAISER

BERLINA/COUPÉ	1947-55	3.8	7.5	10.0
DE LUKE CONVERTIBILE	1950	15.0	30.0	40.0
DARRIN CONVERTIBILE	1954	60.0	120.0	170.0

## LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17.5	35.0	50.0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37.5	75.0	110.0
2/4 PORTE		1949-55	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE		1949-55	37.5	75.0	110.0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE		1956-60	30.0	60.0	90.0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37.5	75.0	110.0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10.0	20.0	30.0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.0	30.0	45.0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7.5	15.0	20.0
BERLINA		1977-89	3.8	7.5	10.0
LIMOUSINE		1977-89	5.0	10.0	15.0
COUPÉ		1977-89	7.5	15.0	20.0

## MERCURY

BERLINA 4 PORTE	1946-51	10.0	20.0	30.0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ	1946-51	17.5	35.0	50.0
STATION WAGON	1946-48	40.0	80.0	120.0
CONVERTIBILE	1946-51	32.5	65.0	90.0
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-47	87.5	175.0	250.0
STATION WAGON	1949-51	50.0	100.0	150.0
BERLINA 2/4 PORTE	1952-59	7.5	15.0	22.5
STATION WAGON	1952-59	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE	1952-59	27.5	55.0	80.0
BERLINA 2/4 PORTE	1960-74	5.0	10.0	15.0
STATION WAGON	1960-74	5.0	10.0	15.0
CONVERTIBILE	1960-70	12.5	25.0	35.0
COMET 2/4 PORTE	1961-70	3.8	7.5	11.0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE	1961-70	10.0	20.0	30.0
COMET/CYCLONE	1963-70	7.5	15.0	22.5
COUGAR COUPÉ	1967-73	10.0	20.0	30.0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ	1968-73	17.5	35.0	50.0
COUGAR CONVERTIBILE	1969-73	15.0	30.0	45.0

## METROPOLITAN

COUPÉ	1954-62	7.5	15.0	20.0
-------	---------	-----	------	------

Modello Note Anni Euro x 000

CONVERTIBILE	1954-62	10.0	20.0	30.0
--------------	---------	------	------	------

## OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE	1946-60	7.5	15.0	22.5
STATION WAGON (WOODY)	1946-48	50.0	100.0	150.0
COUPÉ	1946-60	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE	1946-60	40.0	80.0	120.0
STATION WAGON	1949-60	10.0	20.0	30.0
FIESTA CONVERTIBILE	1953	100.0	200.0	300.0
F 85 2/4 PORTE	1961-64	3.8	7.5	11.0
F 85 STATION WAGON	1961-64	3.8	7.5	11.0
F 85 CONVERTIBILE	1961-64	7.5	15.0	22.0
BERLINA 4 PORTE	1961-74	6.0	12.0	18.0
COUPÉ	1961-74	7.5	15.0	22.5
CONVERTIBILE	1961-74	15.0	30.0	45.0
STARFIRE CONVERTIBILE	1961-63	17.5	35.0	50.0
STARFIRE COUPÉ	1962-63	12.5	25.0	35.0
JETFIRE TURBO	1962-63	6.0	12.0	18.0
442 COUPÉ	1965-69	12.5	25.0	35.0
442 CONVERTIBILE	1965-69	25.0	50.0	75.0
TORONADO COUPÉ	1966-70	12.5	25.0	35.0
HURST OLDS	1968-69	20.0	40.0	60.0
442 COUPÉ	1970-72	20.0	40.0	60.0
442 CONVERTIBILE	1970-72	30.0	60.0	90.0
RALLYE 350	1970	17.5	35.0	50.0
TORONADO COUPÉ	1971-78	7.5	15.0	22.0
442 COUPÉ	1973-75	10.0	20.0	30.0
TORONADO COUPÉ	1979-85	5.0	10.0	15.0
TORONADO COUPÉ	1986-90	3.8	7.5	11.0

## PACKARD

BERLINA 4 PORTE	1946-56	10.0	20.0	30.0
LIMOUSINE	1946-50	12.5	25.0	35.0
CONVERTIBILE	1948-56	30.0	60.0	90.0
COUPÉ	1951-56	12.5	25.0	35.0
CARIBBEAN CONVERTIBILE	1953-56	60.0	120.0	180.0
BERLINA 2/4 PORTE	1957-58	12.5	25.0	35.0
HAWK	1958	17.5	35.0	50.0

## PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	6.0	12.0	18.0	
STATION WAGON	1946-49	35.0	70.0	100.0	
CONVERTIBILE	1946-56	12.5	25.0	35.0	
STATION WAGON	1950-56	7.5	15.0	22.5	
FURY COUPÉ	1956	20.0	40.0	60.0	
BERLINA 2/4 PORTE	1957-60	7.5	15.0	22.0	
STATION WAGON	1957-60	10.0	20.0	30.0	
COUPÉ	1957-60	15.0	30.0	45.0	
CONVERTIBILE	1957-60	37.5	75.0	110.0	
FURY COUPÉ	1957-58	30.0	60.0	90.0	
VALIANT 2/4 PORTE	1960-70	2.5	5.0	7.5	
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5.0	10.0	15.0	
STATION WAGON	1961-74	5.0	10.0	15.0	
CONVERTIBILE	1961-70	10.0	20.0	30.0	
VALIANT CONVERTIBILE	1963-66	5.0	10.0	15.0	
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10.0	20.0	30.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	15.0	30.0	45.0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25.0	50.0	75.0
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30.0	60.0	90.0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100.0	200.0	300.0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17.5	35.0	50.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12.5	25.0	35.0

Modello Note Anni Euro x 000

CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30.0	60.0	90.0
CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50.0	100.0	150.0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15.0	30.0	45.0

## PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE	1946-52	6.0	12.0	18.0	
CONVERTIBILE	1946-52	30.0	60.0	90.0	
STATION WAGON	1946-52	30.0	60.0	90.0	
COUPÉ	1949-52	10.0	20.0	30.0	
BERLINA 2/4 PORTE	1953-60	7.5	15.0	22.5	
COUPÉ	1953-60	10.0	20.0	30.0	
CONVERTIBILE	1953-60	30.0	60.0	90.0	
STATION WAGON	1953-60	10.0	20.0	30.0	
SAFARI	1955-57	30.0	60.0	90.0	
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100.0	200.0	300.0
BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	50.0	100.0	150.0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6.0	12.0	18.0
COUPÉ		1961-74	8.8	17.5	25.0
CONVERTIBILE		1961-75	12.5	25.0	35.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3.8	7.5	11.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	7.5	15.0	22.0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10.0	20.0	30.0
GTO COUPÉ		1964-67	25.0	50.0	75.0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37.5	75.0	110.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.0	8.0	12.0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5.0	10.0	15.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12.5	25.0	35.0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12.5	25.0	35.0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10.0	20.0	30.0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25.0	50.0	75.0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8.8	17.5	25.0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	30.0	60.0	90.0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	50.0	100.0	150.0
TRANS AM		1969	80.0	160.0	220.0
TRANS AM		1970-73	25.0	50.0	75.0
TRANS AM		1974-81	12.5	25.0	35.0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3.8	7.5	10.0

## SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPÉ	1965	110.0	220.0	320.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ	1966	100.0	200.0	280.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ	1967-70	60.0	120.0	170.0
MUSTANG GT 500 COUPÉ	1967-70	87.5	175.0	250.0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE	1967-70	125.0	250.0	350.0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE	1968-70	125.0	250.0	350.0

## STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE	1946-66	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE	1946-52	17.5	35.0	50.0
COUPÉ	1953-55	12.5	25.0	35.0
HAWK	1955-61	12.5	25.0	35.0
LARK 2/4 PORTE	1959-63	7.5	15.0	20.0
LARK CONVERTIBILE	1960-63	10.0	20.0	30.0
DAYTONA CONVERTIBILE	1960-63	10.0	20.0	30.0
AVANTI	1963-64	17.5	35.0	50.0
AVANTI II COUPÉ	1965-91	15.0	30.0	45.0
AVANTI II CONVERTIBILE	1987-91	12.5	25.0	35.0
AVANTI II BERLINA	1991	7.5	15.0	20.0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

# RUOTECLASSICHE

■ TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560

■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A: [pubblicità@edidomus.it](mailto:pubblicità@edidomus.it)





## Un ponte tra domanda e offerta

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 161.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

### PORSCHE 911 CARRERA CABRIOLET (993)

Tratt. ris.



1994, Grigio chiaro metallizzato, Auto rimasta ferma per molti anni; ora tutta controllata, come nuova.

0172649150

### VENDO AUTO

#### ALFA ROMEO

**1750 GT VELOCE I SERIE**, 1969, Azzurro metallizzato, Esempio unico per originalità, prima vernice, pochissimi chilometri, interni in vera pelle., visibile a Caserta, 40000 euro

3683392600

**1900 SUPER**, 1954, Grigio, Vettura appartenuta al presidente della Banca Nazionale, restauro professionale di meccanica e carrozzeria, targhe Genova originali., visibile a Roma, quotazione massima Ruoteclassiche

3392228790

**33 1.5 4X4**, 1987, Argento metallizzato, Radiata, per esportazione, gomme nuove + Alfasud prima serie del 1973., 500 euro

0522600264

**ALFETTA GT**, 1980, Beige, Motore 1600, radio, con gomme, pompa e nottolino nuovi., visibile a Strambino (TO), 4500 euro

3333136101

**ALFETTA GT**, 1980, Rosso, Motore 1600, restaurata, CRS, Asi. Prezzo trattabile., visibile a Roma, quotazione Ruoteclassiche

3403937715

■ **ALFETTA GTV 2.0**, Milano, Argento, Auto bella e ottimamente funzionante; vetri elettrici, cerchi in lega BWA., visibile a Milano, 5000 euro



33535594

**ALFETTA GTV 6**, 1981, Grigio nube metallizzato, Ottima, revisionata, carrozzeria e scocca perfette ed esenti ruggine. Sempre in box, 85000 km., visibile a Milano, 14000 euro

3381552468

■ **GIULIA GT 1300 JUNIOR**, 1969, Bianco, Scalino, ottimo stato, fondi nuovi, interno nero, targa bianca, libretto 1988, C.sai., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

■ **GIULIA NUOVA SUPER DIESEL**, 1976, Blu, Auto appena restaurata, motore nuovo, carrozzeria rifatta. Iscritta asi, da immatricolare., visibile a Cormano (MI), 10000 euro



33535594

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, Rosso, Scalino 1600 5 marce, restaurata anni fa, ottima, interno nero, targa nera, doc. originali., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

**GIULIA SUPER**, 1968, Bianco, Bollo oro, motore 1600, in perfette condizioni., visibile a Roma, 24000 euro

3474577704

**GIULIA TI SUPER**, 1963, Bianco, Auto in perfette condizioni, targa Milano, stradale, massima originalità. Prezzo trattabile., visibile a Pesaro, 115000 euro

3397676919

■ **GIULIETTA II SERIE**, 1961, Blu, Auto molto bella e originale., visibile a Milano, 20000 euro



33535594

**GIULIETTA III SERIE**, 1962, Blu Francia, Colore speciale su richiesta, conservata e revisionata. Molto originale e affidabile Asi., visibile a Prato, 62500 euro

3358213702

**GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE**, 1961, Bianco, Da restaurare, con hardtop. Motore e cambio perfetti., visibile a Genova, 28000 euro

3385248615

■ **GIULIETTA TI II SERIE**, 1960, Blu, Vettura con targa nera Milano e documenti originali., Tratt. ris.

3389369456

■ **GIULIETTA TI III SERIE**, 1964, Grigio, Auto completa e funzionante, da restauro totale. Radiata, con estratto cronologico., visibile a Milano, 7000 euro



33535594

■ **GTV 2.0**, 1996, Rosso Ferrari, 44000 km, pari al nuovo, clima., visibile a Senigallia, 5500 euro

3476302136

**2000 GTAM**, 1971, Rosso, Pronta corse HTP FIA G2 Class CT19, Asi, cambio ravinato, ponti 8/41-10-41, ricambi + 12 ruote., visibile a Torino, 45000 euro



3357055848

**MONTREAL**, 1972, Oro metallizzato, Secondo proprietario da 40 anni, intemo in pelle biscotto, vari ricambi, targhe originali, radio d'epoca, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione., visibile a Bologna, 58000 euro

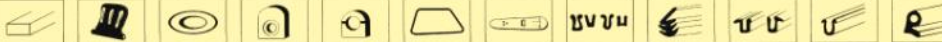


336460304


**SPIDER 1.6**, 1991, Nero, Vettura in ottime condizioni., visibile a zona Varese, 12800 euro

0331866144





**FLAMIGNI**  
**Raoul**



GUARNIZIONI IN GOMMA  
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA  
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE  
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**  
 Tel. mobile: **336/677773**



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

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

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

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

**TEL: 349/8085621 - 333/2825599**



**CERCHI** per auto d'epoca  
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

**DAVIDE TASSI**

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)  
Cell. 347/2511545 - [tassi.davide@yahoo.it](mailto:tassi.davide@yahoo.it)

[www.cerchiautodepoca.com](http://www.cerchiautodepoca.com)

**SCUDERIA SETTECOLLI**

Riproduciamo da stampe originali  
scocche vtr carrozzeria monoposto  
De Sanctis F 850 - F Ford - F 3  
Via Linosa 1A - 04011 Aprilia (LT)  
[scuderiasettecolli@gmail.com](mailto:scuderiasettecolli@gmail.com)  
tel. 333.7699418 Massimo Lippi




**DAL 1945**

**M. A. R. A.**  
di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN  
RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E  
PARTI MOTORE**

20154 MILANO  
CORSO SEMPIONE, 82  
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.  
Fax (02) 331.93.13  
sito web: [www.mara.it](http://www.mara.it)  
e-mail : [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)



**CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE**

**ANTISTATICO ELASTICIZZATO GARZATO TRASPIRANTE**

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Da oltre trent'anni Covercar realizza teli copriauto dal design elegante e aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata del tessuto rende questo telo impenetrabile dalla polvere mentre il soffice interno accarezza la carrozzeria senza danneggiarla.

Visita il sito [www.covercar.com](http://www.covercar.com) per trovare il modello di copri auto o copri moto più adatto alle tue esigenze.

**COVERCAR**

QUBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl • Via Friuli, 8 21100 Varese Italy • Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 • [info@covercar.com](mailto:info@covercar.com)



**SPIDER 2.0**, 1991, Grigio metallizzato, Già Asi, con hardtop e aria condizionata. Perfetta., visibile a Pesaro, 14500 euro

**3290620388**

**SPIDER 2.0 TWIN SPARK**, 1999, Argento metallizzato, Vettura in ottimo stato, motore revisionato, capote rifatta a febbraio 2014., visibile a Belluno, 6000 euro

**3483340617**

## AUDI

**A4 1.8**, 1995, Verde metallizzato, Uniproprietario, 36000 km dimostrabili, sempre in garage, tutti i tagliandi eseguiti c/o off. Audi., visibile a Roma, 3000 euro



**3480012399**

## AUSTIN

**1300 GT**, 1973, Bordeaux-nero, Restaurata completamente a nuovo. Auto per tutti i giorni., visibile a Rieti, 8900 euro



**3930347980**

## AUSTIN HEALEY

■ **3000 BN7**, 1961, Blu Healey, In restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interno., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

## AUTOBIANCHI

**A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE**, 1982, Bianco, Targhe originali Torino, restaurata, tutta originale., visibile a in Veneto, 7500 euro

**3467296850**

**BIANCHINA CABRIOLET**, 1961, Rossa, restauro pari al nuovo dimostrabile, targhe originali., visibile a Cosenza, Tratt. ris.

**3476552190**

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1967, Verde, Vettura funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata., Tratt. ris.

**3389369456**

## BMW

**320I CABRIOLET (E30)**, 1989, Grigio metallizzato, Condizioni generali buone, freni e gomme nuove, cerchi in lega. Iscritta Asi., visibile a Salerno, 4500 euro

**3477595133**

**Z3**, 1998, Argento, Interni in pelle nera, bellissima, 120000 km. Astenersi perditempo., visibile a Ancona, 6000 euro

**3476302136**

## CITROËN

**AC 4 - IX**, 1932, Blu su nero, Rara versione berlina, sanissima e completa. Il motore gira, restauro facilissimo. Prezzo trattabile., visibile a Torino, 7000 euro

**3474076484**

**VISA II CLUB**, 1982, Beige, Cilindrata 650, 82000 km, perfetta., visibile a Varese, 1400 euro

**3317628478**

## FERRARI

**400I**, 1979, Grigio medio metallizzato, Vettura conservata in ottimo stato, attuale secondo proprietario dal 1986. Asi., visibile a Termoli, 42000 euro

**3388933047**

## FIAT

**124 SPECIAL 1600**, 1973, Blu, Auto veramente speciale, carrozzeria e motore perfetti, interni nuovi ecc. ecc., visibile a Rieti, 9000 euro



**3930347980**

**128 3P**, 1976, Arancio, Vettura conservata, originale, pari al nuovo, omologata storica Asi Targa Oro., visibile a Udine, 4900 euro

**3387952430**

**1400 CABRIOLET**, 1951, Bianco, Perfetta e marciante, una delle pochissime rimaste in vita + ricambi vari., visibile a Como, 25000 euro

**031260263**

■ **1500**, 1939, Nero, Auto perfetta, con motore 6 cilindri, conservata ottimamente. Targa con Fascio Milano., visibile a Milano, 40000 euro



**335355594**

■ **500 C**, 1951, Blu, Auto stupenda, in ottimo stato di conservazione., visibile a Milano, 9000 euro



**335355594**

**500 C**, 1952, Amaranzo, Omologata Asi Targa Oro, motore di scorta e vari ricambi. Auto perfetta, solo per veri intenditori., visibile a Milano, 18000 euro



**3392714745**

■ **500 C**, 1953, Grigio, Restaurata, perfetta, motore rifatto, interno grigio, targa nera, libretto nuovo., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

**500 D**, 1964, Bianco, Vettura in perfette condizioni, con interni rossi., Tratt. ris.

**360372850**

**500 F**, 1965, Nero, Primo tipo F con 4 bulloni cerniere sportelli, di facile restauro., visibile a Livorno, 2000 euro

**3479375856**

**500 LUSO**, 1972, Bianco, Completamente ristrutturata, Asi Targa Oro, portapacchi, gomme, batteria nuove. Valuto permuta, anche cifra superiore., visibile a Genova, 5200 euro

**3355604632**

**500 R**, 1972, Bianco, Restauro maniacale, con pezzi nuovi, motore di scorta e ricambi. Solo per veri intenditori., visibile a Milano, 6000 euro



**3392714745**

■ **501 TORPEDO**, 1925, Verde, Auto ottima e conservata., visibile a Cormano (MI), 40000 euro



**335355594**

■ **520 BERLINA**, 1928, Blu, Auto completa e funzionante., visibile a Cormano (MI), 38000 euro



**335355594**

■ **600**, 1958, Bianco, Conservata, ottima, originale, interno grigio, motore ok, targhe nere, doc. originali., visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

**850 SPORT COUPÉ**, 1971, Blu, Targhe e documenti originali, perfetta, conservata, solo riverniciata 20 anni fa. Prezzo trattabile., visibile a Trento, 10000 euro

**3456264775**

**BARCHETTA 16V**, 1998, Grigio metallizzato, Del marzo '98, tiratura limitata 143 di 200. 123000 km., visibile a Dormelletto (NO), 6500 euro

**3387005775**

**BARCHETTA 16V**, 1999, Blu cobalto metallizzato, Vettura in perfette condizioni all'esterno e all'interno. Ottima meccanica, iscritta RFI. Valuto permuta., visibile a Caselle (TO), 5000 euro

**3392249401**

**DRAISINA FS 1100/103**, 1954, Giallo, Veicolo per rotaie FS, restauro totale, motore 1100 revisionato, sempre al riparo. Prezzo trattabile., visibile a Alessandria, 5000 euro



**3355611366**

■ **RITMO 70 ES**, 1986, Bianco, Auto bella e rara, iscritta Asi., visibile a Milano, 2000 euro



**335355594**





**ROMANO PASINI 333 3552575**  
**ALESSANDRO M. 339 8890950**

# LE AUTO D'EPOCA

**BestAuto**  
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



**Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)**  
**Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261**  
 Sito Internet: [www.bestauto.it](http://www.bestauto.it) E-mail: [info@bestauto.it](mailto:info@bestauto.it)



**FERRARI 348 TB 1993, KM 40.000,  
 TAGLIANDI FERRARI**



**FERRARI 208 TURBO INTERCOOLER,  
 1988 KM 7.400 ORIGINALE, COME NUOVA**



**FERRARI 550 MARANELLO, 1997, KM 51.000  
 TAGLIANDI FERRARI, OTTIME CONDIZIONI**



**FERRARI 456, 1999, KM 54.000,  
 COME NUOVA**



**FERRARI 512 BB, 1982, OTTIME CON-  
 DIZIONI, DA SICURO INVESTIMENTO**



**PORSCHE CARRERA GTS, 2011,  
 50.000 KM, TAGLIANDI, MANUALE**



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963  
 OTTIME CONDIZIONI**



**LANCIA AURELIA B 20 S ASI VI SERIE,  
 1957, DA CONCORSO, TARGA NERA MI**



**PORSCHE 993 TURBO, 1996,  
 KM 63.000 TAGLIANDI**



**ALFA ROMEO GT 2000 1973,  
 DA CONCORSO**



**A.R. GIULIETTA SPIDER, 1956, RARISSIMO  
 ESEMPLARE, CAMBIO AL VOLANTE,  
 OTTIME CONDIZIONI**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL  
 KIT, 1956**



**ALFA ROMEO FRECCIA D'ORO,  
 1948, PREZZO INTERESSANTE**



**PORSCHE 2.2 TARGA 1971,  
 OTTIME CONDIZIONI**



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973,  
 COME NUOVA**



**JAGUAR E TYPE, 1962,  
 OTTIME CONDIZIONI**



**LANCIA FULVIA ZAGATO 1600 CC  
 DA CONCORSO**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954  
 ASI, DA CONCORSO**



**CAPRI 1300 XL I SERIE**, 1973, Azzurro metallizzato, Uniproprietario, perfetta, 80000 km originali, conservata in box, come nuova, più ricambi nuovi., visibile a Milano, 8000 euro



**3392714745**

**CORTINA LOTUS TWIN CAM MK II**, 1969, Bianco, Stradale, completamente originale, conservata in perfetta efficienza e usata regolarmente. Cerchi Minilite, volante Motolita, gomme 95% + altre 4 al 70% + ricambi. Da vedere e provare, solo veri intenditori. Prezzo adeguato., visibile a in Piemonte, Tratt. ris.

**3477174020**

**MUSTANG 289**, 1965, Bronzo prateria, Proveniente dalla California, originalissima, gomme e diversi accessori nuovi. Meccanica e carrozzeria ottimi, con un sound del motore che è una sinfonia. Asi iscrivibile, eccezionale., visibile a Merano, 22500 euro



**3284229220**

**THUNDERBIRD**, 1965, Beige, Interni bordeaux, targa nera, carrozzeria e meccanica buone., visibile a Ivrea (TO), 10850 euro

**3282771728**

**GINETTA**

■ **G15**, 1967, Arancio, Auto appena restaurata, rara, già sdoganata., visibile a Cormano (MI), 25000 euro



**335355594**

**JAGUAR**

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, Blu metallizzato, Carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio rifatto, motore ok, guida a destra., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

**MK2 2.4 LITRE**, 1965, Rosso scuro, Auto completamente originale, compresi gli interni in pelle chiara. Asi Targa Oro, visibile a Siena, 25000 euro

**3683797921**

**XJ6 SOVEREIGN**, 1984, English White, Iscritta Asi, perfetta, vendo a scambio., visibile a Scafati (SA), 12000 euro

**3476523164**

**XJ8**, 1999, Blu, Vettura pari al nuovo, interno in pelle, cambio automatico, impianto GPL, 150000 km, due proprietari., visibile a Pescara, 5000 euro

**3801372183**

**XJS CABRIOLET 4.0**, 1994, Old British Green, Int. pelle Cream, iscritta Asi, uniproprietario, 15200 km da nuova, immatricolata in Italia. Unica, no perditempo., visibile a Cremona, 55000 euro

**3485182377**

■ **XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)**, 1954, Light Blue, Restauro totale, nuova da concorso, interno grigio-blu, capote blu, Asi Targa Oro., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

**XK120 O.T.S.**, 1952, Nero, Perfetta, in condizioni meravigliose, Asi, Fiva. Eventuale permuta con Mercedes 300 SL anni 1986-1989., visibile a in Emilia Romagna, Tratt. ris.

**3386215297**

**APPIA C10 I SERIE**, 1955, Bianco, Asi, motore km 0, componentistica e carrozzeria ottime. Guida a sinistra, targhe originali, censita C10S10287, visibile a Soverato, 7900 euro

**3294047971**

■ **APPIA III SERIE**, 1963, Bianco, Conservata, buono stato, interno in panno grigio, targa nera, doc. originale, cambio al volante., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3498689674 o 0375790025**

**APRILIA TRASFORMABILE**, 1939, Amaranato scuro, Carrozzeria fuoriserie Pininfarina. Auto in condizioni da concorso, con targhe originali, Asi. Prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano, Tratt. ris.



**3397080407 oppure 02743466**

**AURELIA B20 GT**, 1951, Amaranato scurissimo, Prima serie in condizioni da concorso, con targhe originali, autoradio, eccezionalmente rara, pubblicata, Asi. Prezzo adeguato., visibile a Milano, Tratt. ris.

**AFRA**

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEIO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI  
VIA CARDUCCI 36/38  
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150  
E-mail: [afra@afra.it](mailto:afra@afra.it) Internet: [www.afra.it](http://www.afra.it)







# GMA

P A V I A

## Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

### Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



GRUPPO RISCALDAMENTO XK



RUBINETTO RISCALDAMENTO XK



GRIGLIA XK120



GRUPPO MARMITTE XK120 SE



**GMA sas di Gallorini Marco**

via Riviera, 39 - 27100 Pavia  
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756  
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net





3397080407 oppure 02743466

**AURELIA B20 GT**, 1951, Amaranto scurissimo, Prima serie, omologata Asi, con targhe originali. Auto esclusiva per rarità e condizioni (da concorso). Prezzo adeguato, visibile a Milano, Tratt. ris.

3397080407 oppure 02743466

**BETA SPIDER**, 1975, Argento, Auto perfetta, Asi Targa Oro. Eventuale permuta con differenza a mio favore., visibile a Parma, 9500 euro

3488983157

**DELTA GT**, 1992, Verde Derby, 32000 km veril Vernice, interni e meccanica conservati e perfetti. Servo e clima. Asi, bellissima., visibile a Varese, 5000 euro

3498753263

**FLAVIA 1.8**, 1968, Bianco, Vettura ottima in tutto, targhe nere, pochi km. Anche scambio con vettura più piccola., visibile a Sondrio, 5800 euro



3202755153

**FLAVIA 2000**, 1973, Beige, Motore nuovo, con 8000 km., 5000 euro

335283707

**FULVIA 2C**, 1965, Grigio, Auto restaurata totalmente, con interni nuovi., visibile a Milano, 7000 euro



335555594

**VARZINA CABRIOLET**, 1975, Bianco, Piccola jeep tipo spiaggia con rollbar, cinture e tendalino parasole. Immatricolata e targata maggio 2013, 900 km. 250 cc, 2t, 4 marce+retro, 70 km/h, nuova. CRS Asi., visibile a Pavia, Tratt. ris.

3388433849

**MASERATI**

**BITURBO 420 I**, 1987, Oro, Quattro porte 2000 cc 188 CV, buone condizioni, interno rosso, motore ok, iscritta Asi., www.old-cars.it, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

**BITURBO SPIDER I**, 1987, Rosso, Auto completa, con alcuni lavori da fare e da immatricolare., visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335355594

**MATRA**

**BAGHEERA**, 1974, Bianco, Vettura perfetta., visibile a Brescia, 10000 euro

3387994348

**MERCEDES**

**190 D**, 1961, Nero, Buono stato, sana, interno grigio perfetto, motore ok, cambio al volante, iscritta Asi., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

**200**, 1967, Blu, Auto molto bella, iscritta Asi., visibile a Milano, 12000 euro



335355594

**250 C**, 1970, Coupé in ottimo stato, targhe e documenti originali. Vero affare., visibile a Pescara, 3000 euro

3388889076

**300 CE**, 1990, Blu, Uniproprietario, mai incidentata, interni in pelle grigia, circa 220000 km, vendo causa mancanza di spazio., visibile a in zona Catania, quotazione Ruoteclassiche

338352917

**300 SL-24 (R129)**, 1991, Bianco, Full optional, hardtop, interno in pelle nera, automatica, carrozzeria e meccanica ottime, Asi. Appartenuta a noto artista. No curiosi., visibile a in provincia di Cremona, 15000 euro

3339565522

**CE 200 SPORTLINE**, 1993, Blu metallizzato, Auto completamente originale, solo 63000 km, interni come nuovi, appena tagliandata., visibile a Trento, 11000 euro

3382728589

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

## TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

**TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI**  
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna  
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.com

**RICAMBI ED ACCESSORI PER:**

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

**ENNE PI**  
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5  
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)  
Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D  
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831  
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787  
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it

**EUROTELI - LIVORNO**  
Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbida stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

**SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO**

**Paolini**  
www.paolini.it  
Tel. 071 6620010

**Interni d'Autore**  
new & old cars

**CROMATURA BON RENATO** S.n.C.

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)  
tel. 011/9087900 fax 0119089847  
www.cromaturabon.com  
commerciale@cromaturabon.com

**CITRÒ SERVICES** Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITRÒEN STORICA E MOLTO DI PIÙ

La nostra passione al tuo servizio!

VISITATE IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM  
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 02 39197090

**Targhe Storiche** Srl

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca  
www.targhestoriche.it

Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)  
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



A U C T I O N

# CLASSIC CARS *and* AUTOMOBILIA

*Firenze*

**26 SETTEMBRE 2015** | ORE 12

Hotel Il Mulino di Firenze - Via di Villamagna, 119

**Esposizione:** 24 e 25 settembre  
dalle ore 10:00 alle ore 19:00



FIAT 1100 E Ghia 1953



ALFA ROMEO 1900 CSS 1957



SIATA Daina Gran Sport 1952

Per appuntamenti contattare Galleria Pananti Casa d'Aste:  
Tel. 055/2741011 - Fax 055/2741034 - email: cars@pananti.it  
WWW.PANANTI.COM

CASA d'ASTE  
**PANANTI**



D A L 1 9 6 8

Main sponsor:





**SLK 320 V6**, 2000, Grigio chiaro metallizzato, Youngtimer perfetta, 27000 km, full optional, aria condizionata automatica, sempre in garage., visibile a Roma, quotazione Ruoteclassiche

3356748101

MG

**A**, 1960, Iris Blue, Modello 1600, completamente restaurata di meccanica e carrozzeria. Pronta per l'immatricolazione., visibile a Lanzo (TO), 31800 euro

3474695070

■ **TA ROADSTER**, 1937, Verde, Guida a destra in restauro totale, motore km 0, manca tappezzeria, da targare., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

MORRIS

■ **EIGHT**, 1935, Rosso-nero, Auto totalmente restaurata, con targhe inglesi., visibile a Milano, 20000 euro



335355594

**MINOR TRAVELLER**, 1970, Bianco, Interni Blue Navy, restauro conservativo, revisione 2/2017, molti ricambi., visibile a Bergamo, Tratt. ris.

3383168699

NSU

**PRINZ 4L**, 1972, Verde, Auto conservata, targa originale, 44000 km documentati, secondo proprietario., visibile a Pavia, 6000 euro

3317513960

PEUGEOT

■ **125**, 1910, Verde, Auto autentica e ottima. Omologata Asi, visibile a Cormano (MI), 70000 euro



335355594

**205 CJ CABRIOLET**, 1991, Bianco, Uniproprietario, in ottimo stato, tutta originale., visibile a Varese, 3500 euro

3426351118

**SALOON**, 1930, Bellissima e perfetta, ripresa su Ruoteclassiche di agosto 2008. Prezzo trattabile, anche permuta., quotazione Ruoteclassiche

3355760687

PORSCHE

**911 CARRERA**, 1984, Nero, Motore 3200, condizioni da concorso, accessoriata e originale. Asi., 40000 euro

3471171945

ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH LIMOUSINE**, 1951, Blu-azzurro metallizzato, Vettura in perfette condizioni, restauro maniacale di carrozzeria, meccanica e tappezzeria. Iscritta Asi., Tratt. ris.

3389369456

ROVER

■ **111 CABRIOLET**, 1995, Rosso, Auto molto bella e rara, con capote elettrica e aria condizionata., visibile a Milano, 3000 euro



335355594

**P6 2000 TC**, 1975, Marrone, Interni neri, con targhe e documenti. Più altro motore 2200, altro cambio e carburatori., visibile a Bologna, 3500 euro



3357113586

SUZUKI

**SAMURAI 1300**, 1989, Grigio fumo di Londra, Stupenda, sana, no ruggine. Gomme, capote e interni nuovi. Valuto permuta anche cifra superiore., visibile a Genova, 4200 euro

3355604632

TECNO

**K250 F4**, 1968, Bianco, Restaurata, originale, solo 230 costruite. Iscritta Registro Storico. Valuto permuta parziale., visibile a Rimini, 24000 euro

3382634301

TRIUMPH

**TR3**, 1956, Azzurro, Auto totalmente restaurata, int. pelle blu, capote blu, raggi cromati, motore rifatto. In corso di omologazione Asi, bella per 1000 Miglia., visibile a Siracusa, 39000 euro

3392429719



**STOLA PORSCHE GTS**  
ANNO 2003 - UNICO ESEMPLARE  
SALONE DI GINEVRA

**auto classic**

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy

Phone: +39-011644119

Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



**LANCIA AURELIA B24**  
ANNO 1957 - OMOLOGATA ASI TARGA  
ORO - TARGHE E DOCUMENTI  
ORIGINALI - FULL MATCHING NUMBERS



**FIAT 124 ABARTH**  
ANNO 1975 - ORIGINALE  
PASSATO SPORTIVO  
RESTAURO TOTALE



**ALCA VOLPE MILLE MIGLIA**  
ANNO 1947 - UNA DELLE 3  
VOLPE COSTRUITE PER LA MILLE  
MIGLIA 1947 - BARN FIND



**CITROEN MASERATI SM**  
ANNO 1972 - OTTIME  
CONDIZIONI ORIGINALI



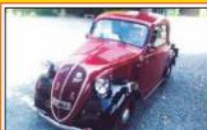
**PORSCHE 964 CARRERA 2**  
ANNO 1991 - MECCANICA E  
MOTORE RS - PRONTA CORSE



**ALFA ROMEO 2000 GTV**  
ANNO 1972 - EX BARONE PUCCI  
TARGA FLORIO 75 - 76 - 77  
TARGHE ORIGINALI



**ABARTH 595 SS**  
ANNO 1970 - ORIGINALE  
TARGHE TORINO



**FIAT TOPOLINO 500 A**  
ANNO 1948 - RESTAURO TOTALE  
- TARGHE E DOCUMENTI  
ORIGINALI - RARA VERSIONE A  
TETTO CHIUSO



**MORETTI 750 S BIALBERO**  
ANNO 1955 - ORIGINALE -  
PASSATO SPORTIVO - OMOLOGATA  
ASI TARGA ORO



**CITROEN MEHARI**  
ANNO 1982 - RESTAURO TOTALE



**ALFA ROMEO 1600  
SPIDERVELOCE**  
ANNO 1981 - STUPENDE  
CONDIZIONI - 350 ESEMPLARI  
COSTRUITI



**LANCIA FLAVIA COUPÉ**  
ANNO 1965 - ELABORAZIONE  
NARDI



**VW MAGGIOLINO CABRIOLET**  
ANNO 1975 - CONSERVATO  
IN CONDIZIONI ORIGINALI -  
TARGHE NERE



**nanni** BOLOGNA  
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
Fax 051/969855

[www.fiat500sport.com](http://www.fiat500sport.com)

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER  
Fiat 500 D/F/L/R - 126  
ABARTH 595/695  
GIANNINI 500/590/650

**GALVANICA SANT'ANNA GROUP S.R.L.**  
SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

RAMATURA A SPESSORE  
NICHELATURA OPACA  
PULITURA - SABBIAIATURA  
NICHELATURA  
CROMATURA  
DORATURA  
LUCIDATURA

Via G. Prati, 54 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)  
Tel. 02.6185580 - Cell. 373.7521063  
Email: santannagroup@libero.it

**DEI KÄFER SERVICE**  
VW Classic Parts  
"con voi... per loro"  
"with you ... for them"

[www.deikaferservice.com](http://www.deikaferservice.com)  
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)  
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

**INTERNI AUTO MAIELI**

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE  
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

**MAIELI**  
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
Tel.: 0376 - 695105  
Fax: 0376 - 695300  
e-mail: maieli@inwind.it  
[www.interniautomaieli.com](http://www.interniautomaieli.com)

**MEHARI - 2CV CLUB CASSIS**  
[www.2cvclub.com](http://www.2cvclub.com)

IL RIFERIMENTO  
DA TUTTI GLI APPASSIONATI  
DI 2CV E MEHARI

- > Gamma unica di pezzi conformi all'originale
- > Più di 5000 riferimenti in stock permanente
- > Rete di 350 Centri Assistenza e distributori in tutta Europa
- > 35 anni di collaborazione esclusiva con Citroën

CHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO  
MÉHARI-2CV-DYANE

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

**DAVIDAUTO**  
Distributore ufficiale

**DAVID AUTO S.r.l.**  
Viale Lombardia 14/16  
20070 Dresano (MI)

☎ 02 98 270 436  
☎ 02 98 270 455  
✉ [info@davidauto.it](mailto:info@davidauto.it)

**ROMA**

10-11 OTTOBRE 2015

**Il Meglio di MillenniumM  
a CAPANNELLE**

Ippodromo Capannelle Via Appia 1245 (uscita 23 G.R.A. dir.centro)

**XXX edizione**  
By Miti&Motori

**Un mare di ricambi  
Auto moto e accessori  
d'epoca e militare**

**UNA ROSA A NUVOLARI**

Regolarità a nome codice su strade aperte al traffico, a cura del club La Dolce Vita in collaborazione con Miti&Motori. La partecipazione è riservata ad auto sportive e sidecars costruiti fino al 1970. Partenza cronometrata ore 10.30 dalla mostrascambio "Il Meglio di MillenniumM" Ippodromo Capannelle, via Appia 1245. Arrivo all'EUR, omaggio floreale alla statua di Nuvolari. Ritorno a Capannelle, brunch e premiazione.

Info e Prenotazioni Regolarità: tel 393-5598409  
[info@ladolcevitalomanclub.it](mailto:info@ladolcevitalomanclub.it)

**RTR 99**  
radio e ricordi

**PRENOTAZIONE ALBERGHI  
AGENZIA PUNTO NEL MONDO**  
tel. 06.21808000 fax: 06.21.808005  
[info@puntoneimondo.it](mailto:info@puntoneimondo.it)

Arte Assicurazioni di Via Salaria 23 - 00187 Roma  
TEL. 06/4900021 FAX. 06/4900020

**PortaPortese**  
INSEDIAMENTI GRATUITI  
06/70138

**La più grande MostraScambio del Centrosud  
nel più grande Ippodromo d'Italia**

Info: 328.7867721 333.6175244 3452461858 fax 06.62298727  
[www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.it)



## Vendo & Compro

**SPITFIRE 1500**, 1976, Rosso amaranto, Motore nuovo, autoradio, carrozzeria, meccanica e gomme eccellenti. Interni beige, perfetta, visibile a Foggia, 10000 euro



3273178688

### VOLKSWAGEN

**GOLF SYNCRO GT**, 1989, Cartier metallizzato, Modello 4x4, in edizione limitata GT con tetto apribile e ABS., 3900 euro

3453885235

**MAGGIOLONE CABRIOLET**, 1979, Bianco, Vettura sottoposta a un restauro conservativo di carrozzeria e di meccanica., visibile a Roma, 7000 euro

3280757475

### VENDO MOTO

#### GILERA

**SATURNO**, 1939, Otto bulloni Asi con sidecar scambio con Alfa Romeo Giulietta Spider Asi., visibile a Mantova, Tratt. ris.

0376819279

**SATURNO**, 1939, Originale Asi, Otto bulloni tipo leggero Asi scambio con Alfa Romeo Giulietta Spider Asi., visibile a Mantova, Tratt. ris.

0376819279

#### HONDA

**CX 500 C**, 1983, Rosso, Tra le prime custom vendute in Italia, in ottime condizioni, pochi km, unico proprietario fino al 2013, targa originale., 3000 euro

3931306900

#### MOTO GUZZI

**AIRONE**, 1952, Verde militare, Conservato in ottimo stato, con targhe e documenti in regola. Prezzo trattabile, visibile a Grosseto, 5800 euro

3887350103

**AIRONE**, 1954, Rosso, Restaurato da esperti., visibile a Palermo, Tratt. ris.

3283182241

**NUOVO FALCONE**, 1971, Bianco, Moto completa, versione civile, visibile a Milano, 4000 euro



335355594

**V35 NEVADA**, 1983, Targa Milano, funzionante + altra come uso ricambi + Vespa 50 PK., Tratt. ris.

3389369456

#### PIAGGIO

**VESPA 125 (COFANO CHIUSO)**, 1954, Sabbia, Faro basso, 3 marce, restauro totale 2011, perfetta e originale, in rodaggio, targa., www.wold-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

#### SIMONINI

**LONG RANGE 125 S**, 1977, Blu-Argento, Moto uniproprietario, in condizioni originali e perfette. Asi Targa Oro., 3000 euro

3881936066

#### SUZUKI

**GSX 550 ES**, 1983, grigio-rosso-nero, Iscritta Asi, ferma da circa tre anni. No sms., visibile a Torino, 1500 euro

3388777422

#### VARIE

**VARI**, In blocco, 11 moto e motorini: Motom 4t, Vivi, Benelli 250, BMW K100 e altri + ricambi vari. Andrea, visibile a in provincia di Parma, 2000 euro

3479252060

## VENDO VARIE

**AUTORADIO**, 1950/1960/1970/1980/1990, autoradio d'epoca, antenne, plance, altoparlanti, ecc., telefonare dopo ore 18



3397704801

**BOLLI D'EPOCA**, 1928/1983, bolli auto e moto epoca come originali, no rifatti, € 10 auto più portabollo, moto € 5, sbadoni@virgilio.it, visibile a ROMA,



3881221596

### La General Electric Motor propone questa nuova vettura FullElectric Svolta

#### La parola del secolo: SVOLTA !

Cambiamento e sviluppo tecnologico ci permettono di ottimizzare e velocizzare tutte le nostre attività quotidiane. Inviamo email con un semplice tocco sul nostro smartphone e con la stessa azione riusciamo a mettere in sicurezza un'intera abitazione.

Perché non rendere cool ed economico il tuo modo di viaggiare?

Svolta è davvero la soluzione per viaggiare in sicurezza e risparmiare.

Adatta per le città, omologata per due, spaziosa con un ampio bagagliaio, ma allo stesso tempo compatta e agile tra il traffico urbano.

Con solo 1€ si possono percorrere 120km. Caricare le batterie è semplicissimo, basta una normale presa di casa dalle 4 alle 6 ore!

#### È POSSIBILE NON SPENDERE UN CENTESIMO ?

Sì, è possibile. Quando Svolta è ferma nel traffico non spende nulla, consuma solo quando è in movimento, poiché non ha motori di accensione ma solo il motore brushless. La caratteristica di questo particolare motore è la capacità di gestire tutto tramite una centralina digitale.

Rimanere "a piedi" è impossibile, perché SVOLTA ti porta a destinazione anche a batteria esaurita limitando solo la velocità.

Svolta è disponibile sia per patente A-B (90km/h) che per patente ciclomotore (depotenziata a 50km/h).

Entrambe le vetture sono provviste di: radio mp3, riscaldamento, chiusure centralizzate, doppie chiavi più telecomando, doppi specchietti, vetri elettrici, cerchi in lega, cambio automatico, carrozzeria portante in acciaio, servofreno, servosterzo, e centralina elettronica con diagnostica digitale per il controllo della trazione, in più è dotata di un regolatore di carica digitale, gestito da microprocessore, in grado di ricaricare il veicolo in ogni momento spendendo solo per i km realmente percorsi! Le batterie ai piombogel senza effetto memoria sono di proprietà incluse nel prezzo dell'auto. Svolta è disponibile in vari colori ed è possibile effettuare delle personalizzazioni con colori a richiesta anche con pellicole wrap. La nostra auto elettrica è disponibile anche con motorizzazione con batterie ad ioni di litio Batterie e centralina Ion garantiscono performance migliori e maggior durata. Il Vantaggio della versione Ion sono ricarica rapida e maggiore autonomia fino al 30% in più, e prestazioni superiori del 15%.

#### SVOLTA È DAVVERO ECONOMICA?

La risposta è SÌ. Queste autovetture non pagano il ticket nei parcheggi a pagamento (targhe blu e gialle), può circolare nelle zone ZTL, ottima soluzione nelle grandi città come Milano, ove le zone di divieto e ZTL sono numerose e non sempre visibili nell'immediato. Mai più multe per divieto di circolazione! Inoltre, è esente da bollo e f. assicurazione è vantaggiosa (in Lombardia ad esempio costa solo 200€). Svolta può circolare in superstrada e nelle circonvallazioni. Non avrete mai più costi di manutenzione, con il rischio di multe se non li esegui entro la scadenza, infatti potrete dire addio a collaudi, tagliandi, cambio filtri e cambio olio saranno un lontano passato.

Abbandona la tua vecchia auto e passa all'auto elettrica: meno costi e meno inquinamento.

Cosa aspetti vieni a provarla con un test-driver gratuito!  
Prezzi a partire da 13.900,00 euro

# SVOLTA®

100% ELETTRICA  
100% VERY COOL  
100% ESENTE DA BOLLO  
100% FREE PASS PER ZTL



Non bevo...  
Non fumo...  
Non inquinio!!!



GENERAL ELECTRIC MOTOR IMPORTATORE ESCLUSIVO

WWW.SVOLTA.COOL - INFO@SVOLTA.COOL - TEL. 035/957746 - 3772638352



# Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15 | [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)  
 Vigevano PV - Italy | mail: [p.grimaldi@grimaldiauto.it](mailto:p.grimaldi@grimaldiauto.it)  
 Tel. 0381.22787 | Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828

Disponibile su  
 App Store

Disponibile su  
 Google play

Scarica la nostra APP  
**GRIMALDI AUTO SPA**

**PRESENTI ALLA FIERA MODENA MOTOR GALLERY 26 e 27 SETTEMBRE PAD. A**  
 Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



**FERRARI 355 F1 BERLINETTA 07/1998 GIALLA**, scarichi sportivi, carrozzeria spettacolare, cerchi in lega originali, targa personalizzata, valigia in cuoio Ferrari, Book service, interni neri, pochi km, solo 2 utilizzatori, cambio al volante, revisionata, servosterzo! **YELLOW!**



**FERRARI 360 MODENA F1 TETTO ASPORTABILE**, Trapezoidale, immatricolata il 24-12-2001, ROSSO CORSA Carrozzeria oltre la perfezione, BOOK SERVICE FERRARI completo di tutte le fatture, cerchi in lega da 18" senza un graffio, interni in pelle e motore impeccabili. **PERFETTA!**



**FERRARI F355 GTS 02/1995, ROSSO FERRARI**, scarico sportivo, carrozzeria spettacolare, interni neri senza tagli o usure, book Ferrari, rete vendita, Tagliando Completo Appena Effettuato, sound per amanti dei toni alti, cerchi in lega senza imperfezioni. **EXHAUST!**



**FERRARI 208 DINO GT4 ROSSO FERRARI 07/1976**, aria condizionata, carrozzeria ottima, interni in velluto neri originali dell'epoca, cruscotto, uso e manutenzione, orologi e tutta la strumentazione è PERFETTA, prodotti solo 840 esemplari. **ROSSA!**



**FERRARI MONDIAL T BLU METALLIZZATO 07/1990**, \*ASI TARGA ORO\* interni in pelle cartier, carrozzeria unica, 2+2, sospensioni regolabili, borsa in cuoio, aria condizionata, book service, navigatore Becker, rete vendita. **DA CONCORSO!**



**FERRARI 348 TB 01/1992 \*ASI\* \*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*** SOLO 20.300KM, 301cv, VERINE ORIGINALI-NO RESTAURI-BELLISSIMA, catalizzata, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari, cinghia distribuzione-atermatore-filtri olio-olio freni-aria condizionata, Interni in pelle nera, book garanzia completo dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA. **ONE OWNER!**



**FERRARI MONDIAL T 3.4 301cv Colore Rosso**, 2+2, **TAGLIANDO COMPLETO CON TUTTE LE CINGHIE**, APPENA EFFETTUATO, BOOK SERVICE COMPLETO, interni in pelle Beige Originali ed Oltre la PERFEZIONE, carrozzeria bellissima. **SPECIAL CAR!**



**FERRARI 308 GTSi 3.0 230cv, 07/1982** Interni impeccabili, motore perfetto, carrozzeria restaurata da Professionisti, autoradio dell'epoca, cerchi e gomme in perfetto stato, tetto asportabile tenuto ottimamente, cristalli e guarnizioni impeccabili. **GTS!**



**ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 01/1961**, COLORE ROSSO, veramente Affascinante, carrozzeria IMPECCABILE, cromature da speccarsi, interni in pelle nera, motore brillante e piacevole nella guida, capote impeccabile, SOLO 2 Proprietari, targata Rovigo. **RARISSIMA!**



**ALFA GT 2.000 VELOCE 130cv 08/1973 \*ASI TARGA ORO\***, GRIGIO METALLIZZATO, 00512, Solo 2 Proprietari, Cerchi Millierighe, libretto a pagine e foglio compl, interni in pelle beige originali e curatissimi senza usura. **DA CONCORSO!**



**ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE**, 04/1987 155cv, \*ASI\* e R.I.A.R., aria condizionata, cerchi da 15" senza fratti, targata Pistoia, carrozzeria impeccabile, TUTTO ORIGINALE, motore 06158, libretto servizio con timbri, uso e manutenzione originale, certificato assistenza completa. Tutto conservato scrupolosamente. **SOLO 500 ESEMPLARI!**



**THEMA FERRARI \*ASI\*** sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, 1° Serie, interni in alcantara color tabacco, 215cv, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, carrozzeria meravigliosa e sound del cavallino, era l'auto a trazione anteriore più POTENTE al MONDO. **WOOVI!**



**YAMAHA XT 250 4T 06/1983 REVISIONATA 2016**, \*\*\*UNICO PROPRIETARIO\* KM 32.200 \*ORIGINALI\*, perfetta in ogni dettaglio, targata Pavia, totalmente originale e funzionante al 100%, sospensioni molleggiate bene, serbatoio e fiancinate spettacolari, contaghi, freccie, manubrio come da nuovo, borsa porta documenti dell'epoca Acabris. **BIKE ONLY 1 OWNER!**



**HONDA AFRICA TWIN 750 03/1991** bauletto posteriore praticamente nuovo, 2 posti a sedere, manopole nuove, paramani, conservata perfettamente, paramotore originale Honda di colore nero senza ruggine. **INTRAMONTABILE!**



**ALFA GT 1.600 110cv mod 115.03, 06/1972**, BLU Francia Tinta originale, carrozzeria appena rifatta, interni unici color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, KIT Trombe Austliche, alita anteriore che protegge la coppa dell'olio, libretto a libro, revisionata, bollo e trapiasso ridotti. **OCCHI BLU!**



**PORSCHE 964 CARRERA 4 CABRIO, \*ASI\*** 3.600cc 250cv 08/1991, BOOK SERVICE, uso e manutenzione TARGA LUCCA, colore nero con interni in pelle Beige Eccezionali, capote senza strappi in perfetta condizioni, tutto il cruscotto, leve ed orologi dell'epoca sono Bellissimi. **CARRERA 4!**



**LANCIA FULVIA ZAGATO 1.600cc 818.750 115CV \*\*\*COLORE ARANCIONE\*\*\*** 11/1972, libretto dell'epoca, sedili sportivi in pelle nera con appoggiatesta alto, cerchi in lega Cromodora, paraurti cromati, freccie ok, cruscotto in legno spettacolare. **CONSERVATA!**



**FIAT 1500 COUPE' PININFARINA 75CV, 01/1966**, ARGENTO METALLIZZATO, interni in pelle cuoio perfetti, carrozzeria Conservata e curata, vano baule e motore senza difetti, libretto a pagine, Italiana, 70.000km, solo 2 utilizzatori (il primo cliente quest'anno compie 100 anni). **HISTORY!**



**ALFA GT 1.300 \*UNIFICATO\* COLORE ROSSO 05/1975** carrozzeria spettacolare senza un graffio, interni in pelle beige autentici con appoggiatesta, vano baule e motore senza difetti, 2 fari supplementari gialli, targata Genova. **UNIFICATO!**



**ALFA GT 1.750 VELOCE 115cv \*ASI\*** 01/1971 SPETTACOLARE \*ASI\* GRIGIO METALLIZZATO CHIARO, motore numero 00548 perfetto, cromature scintillanti, interni in pelle Biscotto conservati perfettamente, ottima carrozzeria. **RARISSIMA!**



**AR DUETTO 2.0i \*ASI\*** 08/1992, Volante in legno, Colore GIALLO, interni neri in pelle/alcantara Spettacolare, vetri elettrici, cerchi in lega senza graffi, impianto radio, capote ottima, cruscotto senza rotture, motore superbo. **GIALLO RARISSIMO!**



**AR DUETTO 2.0i COLORE ROSSO ALFA 04/1995 \*\*\*HARD-TOP\*\*\*SOLO 2 PROPRIETARI, ITALIANA da sempre, solo 62.000km, TUTTI I BOOK Alfa Romeo, uso e manutenzione, book service completo, interni in pelle/alcantara neri molto rari, cerchi in lega. **DA SFILATA!****



**AR DUETTO 2.0i COLORE ARGENTO METALLIZZATO 02/1991 \*\*\*HARD-TOP\*\*\***, ITALIANA da sempre, interni in pelle/alcantara beige, cerchi in lega e autoradio bluetooth dell'epoca, tonneau cover, catalitica, targata Bergamo, volante in legno pregiato. **DA CONCORSO!**



**AR DUETTO OSSO DI SEPIA \*\*\*ASI TARGA ORO\*\*\* 09/1967**, COLORE ROSSO capote nera Spettacolare, lunotto trasparente, interni in pelle nera, motore-carrozzeria e fondi Ottimi, radio dell'epoca Aiva, targata Ravenna, ha 48 anni si guida con piacere in totale naturalezza. **IN ARRIVO!**



**ALFA GT 1.6 110cv ROSSO ALFA, 01/1973**, SOLO 2 PROPRIETARI, Carrozzeria Impeccabile, interni in sky nero perfetti, motore funziona al 100%, scocca e meccanica meravigliosa, tappeti in gomma bellissimi che richiamano il Rosso Alfa. **ROSSO ALFA!**

**ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO**

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.



■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, 95 euro



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

#### AIR CAMPING

Tenda con scaletta per tetto di auto o fuoristrada, con grondaie, visibile a Bologna, 300 euro

3336467893

#### BERGOMI

1960, Pompa di benzina, anno 1960, Tratt. ris.



3357081759

#### GIORDANI

Auto a pedali, triciclo, bicicletta e slittino anni 60-70, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3355315434

**AUTO A PEDALI**, Modello anni 60, in condizioni perfette., Tratt. ris.



3357081759

#### LIBRO

Volume Archivio Agricolo del 1955, per amatori macchine agricole. Oltre 500 pagine., Tratt. ris.

3881936066

#### PER ALFA ROMEO

1969-70, Differenziale completo Giulia 1300 passo 841, cambio 2000 GTV, testata più coppa olio 1750, in blocco. Affarone., 500 euro

3382578165

#### PER ALFA ROMEO GIULIA

1965/70, Cruscotto Jaeger a nastro e altro materiale, visibile a Cuneo, 300 euro

3396086969

#### PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER

■, Paraurti, fanali, mascherine e minuteria varia. Per Giulia berlina, GT e Duetto, parti di carrozzeria, meccanica, sedili, cruscotti, autobloccanti, alzacvetri, strumenti vari e altro materiale., Tratt. ris.

3389369456

#### PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■, Coppia vetri porta destra e sinistra nuovi e ingranaggi alzacvetro; disponibilità anche per Spider 1.3 e 1.6. Inoltre cofano anteriore SS più altro posteriore Sprint., Tratt. ris.

3389369456

#### PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA E GIULIA GT

■, Vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548; inoltre cerchi in acciaio e in lega e ricambi vari., Tratt. ris.

3389369456

Anni 50-70, Motori, testate complete, motorini d'avviamento, dinamo, alternatori e altro, visibile a Sibari (CS), Tratt. ris.

3382340826

#### PER ALFA ROMEO GTV 2000

Weber 40 + staffa + tromboncini + fanalini posteriori + cupolino + parafanghetti + cambio., visibile a Salerno, Tratt. ris.

3398069563

#### PER ALFA ROMEO SPIDER ULTIMA SERIE

■, 1980-90, Cofani, sedili, porte complete, paraurti ant. e post., minigonne e altro materiale., Tratt. ris.

3389369456

#### PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi nuovi e usati., Tratt. ris.

3355945776

#### PER FERRARI

Dino 308 GT4, 512 BB, Testarossa, Mondial 8, 308 GTB/GTS, 365 GT4 BB, 400 GT 246 GT catalogo parti di ricambio., Tratt. ris.

3285056588

#### PER FIAT

Cambi per Campagnola AR76, Fiorino 1700 Diesel e 127 5 marce., visibile a in provincia di Grosseto, Tratt. ris.

3285471254

Ricambi di meccanica per 600 Vignale e 508 Balilla., Tratt. ris.

3297460041

**20<sup>a</sup> MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)**  
26/27 settembre 2015

ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI, MODELLISMO, AUTOMOBILIA  
spazi riservati solo su prenotazione  
info: **EPOCA CAR** Tel/Fax 0421 311 659 - 347 58 83 200 [www.epocacar.com](http://www.epocacar.com)

**F.lli DEMINICI**  
Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornegliana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/686 8718 - 0336/669363

**Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955**

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

[www.deminici.it](http://www.deminici.it)  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

**PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE**

■ TELEFONA ALLO: **02 82472560**  
■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A: [pubblicità@edidomus.it](mailto:pubblicità@edidomus.it)

**Officina PROMOTORS**  
specializzati in

**Tel. 348 6959968**

**DKS AUTOMOTIVE**  
[www.dksautomotive.com](http://www.dksautomotive.com)  
Ricambi e Accessori per:  
Renault R4 e Derivati  
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari  
Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

**W&D RACING TEAM**  
Preparazione e Restauri  
BMW Storiche e Moderne  
Tel. 0549 900 710 - [team@wdrt.com](mailto:team@wdrt.com)  
[www.wdrt.com](http://www.wdrt.com)

di Bertamini Renzo & C. snc  
Via Lisfano, 2/B  
Zona Industriale  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE**  
OLD TIMER SERVICE  
Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
[www.gardaricambi.com](http://www.gardaricambi.com)  
e-mail [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

**TAPPEZZERIA CLASSICA**  
By Olmi  
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA  
Interni Omologabili ASI  
Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)  
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431  
[www.classicabvolmi.it](http://www.classicabvolmi.it)  
e-mail: [classicabvolmi@alice.it](mailto:classicabvolmi@alice.it)



**MUSSO GOMME**  
pneumatici per vetture e moto da collezione

**SCONTI PER I NOSTRI 80 ANNI**

**AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA**  
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE

**DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO**  
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**MICHELIN**  
**Firestone** **DUNLOP** **BF Goodrich**  
WAYMASTER VINTAGE RACING EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino  
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965  
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

**SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA**

**NPM CITROEN 2CV SERVICE**  
Tutto quel che serve alla tua Citroen

**www.citroen2cvservice.it**

saremo con lo **STAND RICAMBI 2CV, DYANE E MEHARI** a:  
**11-13 SETTEMBRE - IMOLA MOSTRA SCAMBIO** (366-367)  
**22-25 OTTOBRE - AUTO d'EPOCA di PADOVA** (pad 6)



**RISPARMIA SULLE SPESE DI SPEDIZIONE:  
ORDINA PRIMA E VIENI A RITIRARE IN FIERA!!!**

**AUTO d'EPOCA MOTO**  
**FIERA DI PADOVA**

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI ORIGINALI E PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO

NPM CITROEN 2CV SERVICE srl - Castagnaro (Vr)  
3475366196 - 3479207720 | info@citroen2cvservice.it | www.citroen2cvservice.it

**GALVANICA SPINO D'ADDA snc**  
PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:  
RAMATURA A SPESSORE,  
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO  
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)  
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726  
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



**GARAGE SODERINI**  
AUTO CLASSICHE

**GARAGE SODERINI srl**  
VIA LUIGI SODERINI, 25 - 20146 MILANO  
Tel. 0247712551 - 3398989970  
info@garagesoderini.it - www.garagesoderini.com

Si riceve su appuntamento

"Acquistiamo auto d'epoca - servizio di conto vendita gratuito"



Alfa Romeo Giulia Super 1600, anno 1975, colore grigio indaco, auto conservata.  
(OTTIME CONDIZIONI)



Alfa Romeo Alfetta 2000, anno 1978, colore Blu, incredibili condizioni.  
(ASSOLUTAMENTE DA VEDERE)



BMW Z3 1900, anno 1998 allestimento totale Schintzer, capotte elettrica, roll bar.  
(STUPENDE CONDIZIONI)



Citroen DS 20 Familiare, anno 1972, restauro totale, interni nuovi.  
(RARISSIMA)



Ferrari 360 Modena, Cambio Meccanico, anno 2000, Km 52.000, tutti tagliandi Ferrari, Book Services.  
(BELLISSIMA)



Jaguar XK8 Convertibile, anno 1998, Argento metallizzato.  
(CONDIZIONI ECCELLENTI)



Rolls Royce Silver Shadow I, anno 1974, guida destra, iscritta ASI.  
(OTTIME CONDIZIONI)



Lancia Fulvia 2C, anno 1965, parzialmente conservata, targhe e libretto originali.  
(STUPENDE CONDIZIONI)



Lancia Flavia Coupè 1800 carburatori, 1° serie, restauro totale.  
(ECCELLENTI CONDIZIONI)



Porsche 944, anno 1984, tetto apribile, interni pelle beige.  
(BELLISSIMA)



Mercedes 350 SL, anno 1972, Hard Top, Restauro Totale.  
(IMPECCABILE)



Mercedes 190 SL, anno 1957, interni, capotte Blu.  
(RESTAURATA)



**PER FIAT 1100/103 E 1400**

n° 3 filtri olio, 20 euro

**3339527725**

**PER FIAT 126**

1980, 1 paraurti in acciaio nuovo, 2 sportelli integri, 1 contakm revisionato, targhette nuove, accessori vari, in blocco, 2000 euro

**0584914459**

**PER FIAT 131**

1975, Cambio 4 marce con 30000 km, albero di trasmissione, motorino d'avviamento, volano, spingidisco, collettore, visibile a Roma, Tratt. ris.

**3388432627**

**PER FIAT 600**

Nero, Causa mancato restauro regalo n°2 sedili ribaltabili da ricostruire, visibile a Mantova, Regalo

**0376466693**

**PER FIAT CAMPAGNOLA**

Materiale vario meccanico ed elettrico, per AR76 militare e AR59 civile, visibile a Grosseto, Tratt. ris.

**3285471254**

**PER FIAT RITMO ABARTH 130**

Ricambi vari di carrozzeria e di meccanica, Tratt. ris.

**3498041015**

**PER GIULIETTA SPIDER**

Ponte posteriore completo, con differenziale e semiassi., visibile a Barge, 600 euro

**3388625574**

**PER LANCIA AURELIA B21**

Manometro olio e indicatore di livello benzina, in ottimo stato., Tratt. ris.

**3290454819**

**PER LANCIA FLAVIA COUPÉ**

Vari ricambi da demolizione in buono stato, preferibilmente in blocco. email: nalu421@alice.it, Tratt. ris.

**3395047702**

**PER LANCIA FULVIA BERLINA**

Ante 1970, Vetri lampeggiatori anteriori, 40 euro

**3881936066**

**PER MASERATI**

Libretti Uso e Manutenzione Ghibli, Shamal, Karif, Biturbo S, Spider, 228, 422, 425, 430, 3200 GT., Tratt. ris.

**3283056562**

**PER MERCEDES 220/300 SE**

1961-67, Grossa quantità di ricambi di carrozzeria e di meccanica, in blocco. Chiedere elenco., visibile a Trana (TO), 6500 euro

**3484107901**

**PER PIAGGIO VESPA**

Anni 50-60, Stemma originale d'alluminio modelli VBB-VNB. VBA-VNA conservato 38x47 mm + carburatore., visibile a Roma, Tratt. ris.

**3388432627**

**PER PIAGGIO VESPA 50 SPECIAL**

1969, Carter lato cambio V5A4M, carter completo V5X2M con 3 ingranaggi montati, bloccasterzo, ruota da 10", visibile a Roma, Tratt. ris.

**3388432627**

**PER PORSCHE 356 E 911**

■ Telo copri-auto, tessuto di qualità, doppio strato, anti-graffio e umidità., 180 euro



**3882967592**

**PER ROLLS ROYCE SILVER SERAPH O BENTLEY ARNAGE**

Anni 90, Tappeti in agnello Royal Blue, nuovi ancora imballati, 300 euro

**3662550944**

**RIVISTA RUOTECLASSICHE**

Collezione completa dal luglio 2000 a oggi., visibile a in provincia di Treviso, Tratt. ris.

**3343175494**

Come nuove dal n°1 al n°241 + n°3 raccoglitori originali., 150 euro

**3484814647**



**Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas**  
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it  
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386  
Fax +39 0472 200523

**dal 1990 - esperienza e qualità**

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per  
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356  
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

**MAC RESTAURI**  
**CITROËN D'EPOCA**  
0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 www.macrestauri.com

**2CV PALACE**  
2CV PALACE srl  
Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERIO (MI)  
cell. 3475236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: 2cvpalace@lhw.it  
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-70-80"

**Elettrauto Franco s.r.l.**  
COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI  
Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)  
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

**RICAMBI ROSSOCORSA**  
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA  
www.ricambirossocorsa.it  
info@ricambirossocorsa.it  
Walter Bertolla mobile +393406502690

*British Racing Green*  
TRY US FIRST!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU  
Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.  
DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL  
CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI  
moos Triumph MG Austin Healey Jaguar JF MC Penrite Mercedes  
E-mail: brgmoss@libero.it  
No 1° Maggio N°60 - 25038 ROVATO (BS) - tel. 030/7700291 - 7700341 - Fax 030/7700463

**PER CARBURATORI AUTO STORICHE**  
CELL. 338-3146038

**RESTAURO DI PARABOLE FARI**  
di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.  
CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

**Pizzarelli Fausto**  
RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA  
TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI COMPLETI - CAPOTTES PEDANE ecc. STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA  
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135 Portatile (0337) 569941

**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**  
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail.nicolini@sermetta.it  
Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà



# BARDAHL BATTE IL TEMPO

La precisione di un orologio per  
un motore senza tempo



Studio Maggiore Comunicazione

L'eccellenza delle formulazioni Bardahl batte sul  
tempo l'invecchiamento del tuo motore



Da oltre 75 anni, il nostro obiettivo è sempre lo stesso: formulare e fornire lubrificanti e additivi di qualità superiore. La nostra gamma d'eccellenza XTC C60 consente di allungare la vita del tuo motore soddisfacendo le sue necessità prima ancora che le abbia.

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



UN MONDO SENZA ATTRITO



**RIVISTE VARIE**

Vendo Ruoteclassiche dal 1987 al 2014 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2014, Rombo dal 1981 al 2001, Auto d'Epoca, La Manovella etc., Tratt. ris.

**3332493694**

Cavallino dal n°1 - Prancing Horse e Automobiles Classiques annate complete, visibile a Torino, Tratt. ris.

**3358475230**

**VARIE**

Targhe e cartelli in latta smaltata, a soggetto automobilistico, dagli anni 30 agli anni 60., Tratt. ris.



**3357081759**

Collezione automodelli, tutti perfetti, con vetrinette. Prezzo impegnativo, visibile a Sizzano (NO), 6000 euro

**3493092518**

**COMPRO AUTO**

**AC**

**COBRA**, 1960-1980, Motore 5000, immatricolata in Italia, anche da restaurare., Tratt. ris.

**3332565870**

**FERRARI**

**208 GTB TURBO**, 1982-88, Rosso, In ottime condizioni generali, km tagliandati e dimostrabili., quotazione Ruoteclassiche

**3402598364**

**FIAT**

**1100 D**, 1962-63, Scocca in buono stato, no ruggine passante, interni buoni, documenti ok, targa. Prezzo modico, visibile a Sondrio, Tratt. ris.

**3202755153**

**126**, Modello Black, Silver, Brown o Red, conservata, con pochi km, omologata Asi., Tratt. ris.

**3355315434**

**VARIE**

**VARI**, Cerco auto d'epoca importante in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi Firenze., Tratt. ris.

**3389540573**

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15)**, 1961-63, indifferente, Modello 6V anni 60 acquisto. email: acuandre@libero.it, visibile a Parma, coerente

**3388641668**

**COMPRO VARIE**

**PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER I SERIE**

1958, Hardtop., Tratt. ris.

**3355691282**

**PER FIAT TEMPRA 1800**

Scatola filtro aria completa, Tratt. ris.

**3396472834**

**PER INNOCENTI MINI COOPER 1300**

1973, Cerco devioluci, anche usato, Tratt. ris.

**0376819279**

**RIVISTE VARIE**

Compro Autosprint dal 1967 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Quattroruote e Speciali Domus, libri e riviste sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970., Tratt. ris.

**3472303761**

Riviste di auto d'epoca anni 1984-85-86-87, in blocco o singolarmente, Tratt. ris.

**3291332341**

**VARIE**

Automodelli in scala 1:43 (Politoys, Dinky Toys, Minichamps ecc.), anni 60-90. Obsoleti, kits, diecast. Cerco sempre collezioni. email: enrico.sardini@gmail.com, Tratt. ris.

**022367505**

Maerkin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco, acquisto trenini, macchinine e giochi in latta, Tratt. ris.

**3466800367**

Modellini di auto rotti in scala 1:43 e 1:18., Tratt. ris.

**3348216800 o 3386698789**

Modellini rotti di auto in scala 1:43 e 1:18., Tratt. ris.

**3348216800 o 3386698789**

**BRESCIACAR**  
AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito **www.bresciacar.it**

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com  
Tel: 030 - 2140910

**ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA**

**VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO**



**JAGUAR XK 150 DROP HEAD**, avorio con interni e capote Blu, omologata ed impeccabile.



**JAGUAR E SPIDER PRIMA SERIE**, 4200, opalescent silver blue, pelle blue, conservata, non americana.



**AUSTIN HEALEY SPRITE FROG EYE**, meccanica interamente nuova e da rodare, omologata.



**TRIUMPH TR6**, Iniezione, due proprietari, targhe quadrate nere.



**BMW 2500 BERLINA**, bianco chamonix, unico proprietario fino ad oggi, interamente conservata e tagliandata, magnifica.



**BMW 3000 CSI**, due proprietari, tutta originale, da vedere.



**ALFA ROMEO GTV 1750**, argento-nero. Targhe originali Milano, magnifico conservato.



**GOLF GTI 1600 PRIMA SERIE**, conservata e non pasticciata, ogni accessorio presente.



**BMW 100 RS**, prima serie a raggi e pinze ATE, 11.000 KM, omologata, sella singola e doppia. Nuova.



**BMW R50**, completamente restaurata ed in rodaggio, italiana da sempre con targa e documenti originali.



informazione pubblicitaria



**ALLA STORICA CARROZZERIA, IN QUESTI ULTIMI ANNI SI È AFFIANCATO ANCHE UN EFFICIENTE SERVICE-OFFICINA CON PARTI DI RICAMBIO**



La storica Carrozzeria Campana, fondata da Onorio Campana nel 1947, alla fine del 2005 si è trasformata in Campana Onorio srl ed ha duplicato le sue prestazioni. Al tradizionale reparto carrozzeria, ha affiancato l'Assistenza di meccanica, non solo per la Vostra Maserati, storica o fiammante di fabbrica, ma ora anche per la Vostra Alfa Romeo, Abarth, FIAT e Lancia. Tutti i più moderni impianti, gli strumenti di diagnosi e soprattutto la collaborazione diretta con la stessa Maserati, consentono oggi alla Campana Onorio srl, gestita dal figlio del fondatore Onorio, Luigi, di garantire al cliente un servizio sempre al massimo livello. Dunque, dal 2006 i clienti hanno nella Campana Onorio il loro punto di riferimento ideale, sia per gli interventi di meccanica - restauro, riparazione o anche semplice tagliando - sia ovviamente per la carrozzeria. La Campana Onorio srl ha contribuito, come sponsor tecnico ufficiale, alle varie attività della Maserati Corse: dal Trofeo Maserati, al Team Vitaphone che partecipa al FIA GT con la MC12.

Non a caso, la Campana Onorio può usufruire anche di un magazzino ricambi Maserati d'epoca: infatti, dalla 3500 GT sino alla Quattroporte Royale, sono sempre disponibili tutti i principali ricambi originali, oggi non più reperibili nemmeno presso la stessa Maserati la quale, in questi casi, indirizza direttamente alla Campana Onorio i propri clienti/collezionisti. Infine, da alcuni anni è attiva anche la "Campana Project", divisione dedicata espressamente a lavori di engineering, verifica progetto, costruzione e di serie limitate ed allo sviluppo di particolari pre-serie, per conto terzi.

The historic Campana Bodyshop, founded in 1947 by Onorio Campana and turned into Campana Onorio srl (td.) by late 2005, has doubled its performance. The traditional bodyshop department, is joined by mechanical assistente Service, not just for your Maserati, historical or factory brand new, but also for your Alfa Romeo, Abarth, FIAT and Lancia. All the new up-to-date plants, diagnostic tools and mostly the closely connected and direct cooperation liason with Maserati, today grant Campana Onorio srl, run by the founder Onorio's son Luigi, to ensure the customer a steady high level standard service. Thence from 2006 the customers have in Campana Onorio company the ideal reference point for any intervention of both mechanical - restoration, repair or simply checkup - and obviously for the bodywork. Campana Onorio srl contributed, as official technical sponsor, to all of Maserati Racing activities: from Maserati Trophy, to the FIA GT competing Vitaphone Team with its MC12. Not by accident the Campana Onorio can benefit from a vintage Maserati spares warehouse: as a matter of fact starting from 3500 GT up to Quattroporte Royale, all the main original spare parts are available in stock, spares nowadays no longer available neither in Maserati official stock, thus making the latter address its customers/collectors directly to Campana Onorio in these cases. Finally, since some years also "Campana Project" has started a department specifically devoted to third party engineering, project verification, limited series construction and peculiar pre-series development operations.

**MASERATI COLLECTION STORE**  
Gift and Merchandising

**CAMPANA ONORIO srl - Via Tito Livio, 60**  
**41123 Modena - Italy**

**Phone/Fax +39.059.828079 Fax: +39.059.826311**

**E-mail: campana@campanacarrozzeria.it**







# 5

## **CORSA in SALITA BOLOGNA - LOIANO**

**03/10/1926 1° ASSOLUTO ERNESTO MASERATI**

### **RIEVOCAZIONE STORICA CORSA BOLOGNA-LOIANO 3-4 Ottobre 2015**

La gara BOLOGNA LOIANO si svolse il 3 Ottobre 1926 e fu vinta dalla neonata MASERATI TIPO 26 di 1.500 cc. pilotata da Ernesto Maserati che alla media di 73,734 si impose su una agguerrita e qualificata schiera di piloti, alcuni dotati di auto con cilindrata di 2000 cc. (come le Bugatti e la Itala ed oltre 2000 come la Diatto di Testi). La manifestazione a calendario A.S.I. (turistica con prove) vedrà la partecipazione di vetture preferibilmente sportive suddivise in quattro categorie: quelle costruite fino al 1945, poi dal 1946 al 1965, dal 1966 al 1975 ed infine dal 1976 al 1985 (quest'ultima solo per auto di particolare interesse storico-collezionistico). L'accettazione delle vetture avverrà a discrezione insindacabile della commissione tecnica del TEAM SAN LUCA. Notizie più dettagliate su regolamento e programma sul sito [www@teamsanluca.it](http://www.teamsanluca.it) o contattando i numeri **335-389857 (Pozzati)** o **330-775789 (Gamberini)** - e-mail: [info@teamsanluca.it](mailto:info@teamsanluca.it)



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da \*

**COMPILARE PER PRIVATI**

**RUOTECLASSICHE**

*	<input type="checkbox"/> <b>VENDO</b>	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> <b>COMPRO</b>	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
*	<b>SUPPLEMENTI</b>		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00
			<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*		PREZZO*
MODULO 2 - Aggiunta a pagamento <b>GRATUITO</b>	<b>DESCRIZIONE*</b>			

**COMPILARE PER COMMERCianti**

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

*	<input type="checkbox"/> <b>VENDO</b>	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> <b>COMPRO</b>	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
*	<b>SUPPLEMENTI</b>		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00
			<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*		PREZZO*
MODULO 2 MODULO 1	<b>DESCRIZIONE*</b>			

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

**MODALITÀ DI PAGAMENTO**

TOTALE IMPORTO INSERZIONE  
EURO

Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A. Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:  American Express  BankAmericard  Visa - Carta Si  Diners

Firma \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ Scad. \_\_\_\_\_

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.
- Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti dal quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprehensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.
- Le fotografie inviate non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 1995, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2005, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:  
EDITORIALE DOMUS  
UFFICIO PUBBLICITÀ  
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3  
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

**ATTENZIONE:** La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.





### Scelta obbligata

La nuova Mustang è disponibile con un V8 di 5 litri oppure con un quattro cilindri di 2,3 litri turbo. Per un fan delle sportive made in Usa l'alternativa non si pone neppure.

## Ford Mustang GT V8

*Prezzo? Solo 43.000 euro. Soldi ben spesi e destinati a rivalutarsi nel tempo*

**Un pezzo di storia americana,** la Mustang è questo e molto di più. La 6ª serie è quella che vedete qui. Dopo cinquant'anni e alterne vicende, la Mustang reinventa se stessa e lo fa nel migliore dei modi. La linea riprende il meglio dei tratti caratteristici senza scaderne in una mera operazione retrò. C'è la coda fastback, ereditata dai modelli del '67, c'è il muso con la calandra a bocca di squalo e, davvero non potevano mancare, i gruppi ottici posteriori con le tre "barrette" verticali. Solo che qui sono a Led. Nel complesso,

questa Mustang è un'auto con una forte presenza sulla strada. Anche dentro non mancano gli agganci con il passato. La posizione di guida è particolare. Si sta seduti in basso con le gambe infilate sotto il muso e il volante che ricorda il classico "calice" in voga negli anni 70. La strumentazione ripropone i due grandi elementi circolari, qui separati da uno schermo TFT dove è possibile visualizzare praticamente ogni dato della meccanica. Sulla console lo schermo touch screen del sistema multimediale e più sotto una

bella infilata di levette anni 60 con cui si può modificare il carattere della Mustang fino a renderla adatta alla pista. Per il motore si può scegliere tra il classico V8, un 5 litri da 418 cavalli che in realtà è ultra moderno, e un inedito 4 cilindri turbo. Difficile immaginare una Mustang senza il proprio V8: per un appassionato la scelta è obbligata. E, aggiungiamo, va accompagnata dal cambio manuale, un bellissimo Getrag a sei marce, capace di far riscoprire le gioie della guida di un tempo.

**Marco Perucca Orfei**



### Il DNA non mente

Il motore (in alto) è un grosso V8 longitudinale; la trazione è sulle ruote posteriori (sopra); l'aspetto della plancia (a destra) si rifà a quelle degli anni Sessanta.



### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale Otto cilindri a V di 90° Cilindrata 4951 cm <sup>3</sup> Potenza 418 CV a 6500 giri/min Coppia 530 Nm a 4250 giri/min.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce.
<b>Dimensioni e peso</b>	Lungh. 4780 mm - Largh. 1920 mm Altezza 1380 mm Peso in ordine di marcia 1720 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 254 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 5 secondi Consumo medio 7,4 km/litro.



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA  
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA FRA®**

*i cosmetici per la vostra auto*

**Official Sponsor**



**TARGA FLORIO  
CLASSICA**

[www.targa-florio.it](http://www.targa-florio.it)

15 - 16 - 17 - 18 Ottobre 2015



***Targa Florio:  
la corsa automobilistica  
più antica del mondo***

 [www.auto-spa.it](http://www.auto-spa.it)



# NUOVA PEUGEOT 308 GT

## ≡ *VIVI LO SPIRITO GT* ≡



*Motore 1.6 THP 205 CV* / *Sospensioni Sport* / *Peugeot i-Cockpit®* / *Rapporto peso/potenza*  
*Motore 2.0 BlueHDi 180 CV* / *Driver Sport Pack* / *con volante ridotto* / *di soli 5,85 kg/CV\**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

**NUOVA PEUGEOT 308 GT**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT