

RUOTECLASSICHE

**CHIEDI IN EDICOLA
C'È ANCHE LA COPIA
CON IL PORTADOCUMENTI
FIRMATO RUOTECLASSICHE**



FIAT 1200 *Granluce*

ABBIAMO GUIDATO

ALFA ROMEO 6C 2500 GHIA

PORSCHE 356 A

TRIUMPH HERALD 12/50

PEUGEOT 104 L

VOLKSWAGEN GOLF

GTI G60 E G60 RALLYE

100 ANNI ASTON MARTIN

LA STORIA, LE AUTO
E LE CORSE

"POVERE MA BELLE"

IL NOSTRO CONCORSO
ARRIVA A ROMA

INVITO DI ISCRIZIONE ALL'ASTA



IN ANTEPRIMA: PORSCHE 911 GT3R 2000 - Ex Paul Newman

AMELIA ISLAND 9 MARZO 2013
THE RITZ-CARLTON



SEDE CENTRALE +1 519 352 4575 1 800 211 4371 | LOS ANGELES +1 310 559 4575 | LONDRA +44 (0) 20 7851 7070 | rmauctions.com

Licenza d'asta N. AB1943/Banditore autorizzato N. AU942 Brent A. Earlywine



26



38



70

Tutt'un altro stile

La linea è la stessa della "1100", ma la verniciatura bicolore e i ritocchi eseguiti dal reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto la fanno sembrare un'altra macchina, ben più elegante: così la Fiat "1200 Granluce" prende le distanze dal modello da cui deriva.

Servizio a pag. 52.

AUTOMOBILI

Regine del passato

Alfa Romeo "6C 2500 Sport" cabriolet Ghia 1947:

Un ballo in maschera **26**

Impressioni

Alfa Romeo "6C 2500 Sport" cabriolet Ghia:

Vivere in campagna dopo la mondanità **32**

Volkswagen "Golf GTI G60" 1990

"Golf G60 Rallye" 1989: **38**

Due compresse contro la noia

Porsche "356 A 1600" 1956: **86**

Rarità in incognito

Peugeot "104 L" 1975: **110**

Io cavalco le sue virtù

Standard-Triumph "Herald 12/50" 1963: **102**

Souvenir di Tanzania

Protagoniste

Fiat "1200 Granluce" 1958:

Si dava certi toni! **52**

Guida all'acquisto

Fiat "1200 Granluce":

Non cercatela, ma se capita... **58**

La storia

Fiat Carrozzerie Speciali:

L'atelier del Lingotto **60**

Aston Martin: prima parte 1913-1960:

Due amici e un garage **70**

La prova di Quattroruote

Standard-Triumph "Herald":

Su strada deluse un po' **108**

Peugeot "104":

Costava di più perché valeva di più **116**

TUTTOCLASSICO

Treni

Automotrice Uerdingen 1953:

Se avesse le gomme sarebbe un pullman **66**

STORIA E COSTUME

Personaggi

Guido Crepax:

Un'Alfa per Valentina **34**

Visti da vicino

Classic Club Italia:

L'unione fa la forza **46**

L'unione fa la forza

La storia

Le auto da gran premio a trazione integrale:

Esperimento fallito **94**

MERCATO

Bellezze all'asta

La vettura del console rientra in Italia **118**

Il polso del mercato

1993: parola d'ordine non inquinare **125**

Vendo&Compro

Un ponte tra domanda e offerta **126**

Quotazioni

Dieci gradi di valore **146**

I prezzi dei veicoli industriali e commerciali **161**

I prezzi delle auto americane **162**

RUBRICHE

La voce dei lettori

Marchionne ha ferito l'orgoglio degli italiani **4**

Fatti e persone **6**

Appuntamenti con le storiche **17**

Posta **24**

Indice 2012

RuoteClassiche, un anno senza crisi **164**

MARCHIONNE HA FERITO L'ORGOGGIO DEGLI ITALIANI

Anni 70 e 80, qualcuno ci credeva

Sono un giovane ingegnere dell'indotto auto, collezionista Lancia. So bene che la gloriosa Lancia, che ha prodotto le mie "Flavia" e "Appia", non esiste più dal 1969, anno di acquisizione da parte di Fiat. E so che la Lancia perse l'indipendenza per sua colpa, per la sua "distanza" dal controllo dei costi industriali e in sostanza dal mercato reale che si andava delineando negli anni Cinquanta e Sessanta.

È altresì vero che sotto la gestione Fiat, quando sono stati fatti gli investimenti necessari, Lancia ha prodotto buone vetture che tutti ricordano e hanno apprezzato: "Stratos", "Thema", "Dedra", "Delta".

Marchionne ha ritenuto la "Kamal" dell'Alfa Romeo un prodotto senza futuro. Quello che poi è diventato il "fenomeno Qashqai", poteva essere il "fenomeno Kamal". E a proposito dello scarso appeal del marchio, inviterei Marchionne a fare un giro con me sulle mie "Flavia" e "Appia", perché si rendesse conto di quanta gente mi ferma, guarda le macchine con ammirazione e mi saluta dicendo "povera Lancia". Quell'accozzaglia di modelli Chrysler, antiquati ed estranei al gusto europeo, proposti da Marchionne con la mascherina Lancia e con una mistura di nomi gloriosi male assortiti, non può certo dirsi un piano industriale serio.

La nostra forza era il design, ma sembra che nessuno, nelle stanze dei bottoni, se ne ricordi. Il grande Gino Bartali avrebbe detto: "L'è tutto sbagliato, l'è tutto da rifare".

Paolo Balordi - pb07@libero.it

Sempre più difficile essere italiani

Sono un sostenitore dell'Alfa Romeo e dell'auto italiana in genere. Adopero tutti i giorni un'Alfa "159SW" e vado ai raduni con una bellissima "Alfetta" prima serie. Nel 2011 ho comprato una moto Ducati nuova: quando nel 2012 la Casa di Bologna è passata in mani tedesche, l'ho sostituita con una moto italiana.

Capirete come ci sia rimasto male per la Lancia, marchio storico il cui declino, negli ultimi tempi, è stato colpevolmente accelerato. Tuttavia continuo a sperare che la Fiat si ravveda. Ho 42 anni, abbastanza per ricordare il successo della Lancia "Thema", che riuscì a "scheggiare" il monopolio delle auto tedesche nel settore delle berline di lusso. Sebbene di fede alfista, ritengo che se il gruppo Fiat vo-

lesse nuovamente investire nell'alto di gamma, potrebbe farlo solo attraverso il marchio Lancia. Cancellandolo, si precluderebbe questa strada.

Mi permetto di aggiungere una riflessione: ma il problema della Fiat non siamo forse anche noi italiani che abbiamo "bistrattato" le auto nazionali per semplici pregiudizi e per sentito dire? Non voglio dire che le Fiat siano le migliori auto del mondo, ma sicuramente non sono peggiori delle coreane o di tante altre macchine europee (le Volkswagen, è vero, sono un'altra cosa, ma costano anche di più). Voglio dire che far fallire un marchio italiano e lasciare a casa migliaia di dipendenti (senza considerare l'indotto) solo perché è diventato quasi un sport parlare male di Fiat mi sembra un autogol. Soprattutto quando scopri, parlando con la gente, che sono in tanti a lamentarsi delle noie e dell'affidabilità delle loro auto straniere.

Fabrizio Granata - alfetto70@yahoo.it

Giocare a Risiko con i grandi marchi

Marchionne è stato incapace di uno sguardo lungimirante. Manovra pezzi di storia industriale e culturale italiana come fossero figurine da appiccicare sui cofani delle automobili. Chiunque, con un po' di competenza, si sarebbe reso conto che apporre sulle Chrysler il marchio Lancia non sarebbe stata una buona idea. Si possono fare sinergie, certo, ma in modo serio. La VW farebbe carte false per acquisire i nostri marchi storici. Quando non ha potuto comprarli, se li è inventati, vedi Audi. La Fiat invece li vuole seppellire...

Andrea - andreabsga@gmail.com

Una legame che durava dal 1951

La nostra famiglia è legatissima al marchio Lancia. Mio padre avviò la sua attività nel 1951 riparando autocarri Lancia, io sono stato pilota di vetture Lancia. Le recenti notizie sull'intenzione di Fiat di seppellire il marchio Lancia suscitano in me grande rimpianto, ma ormai sono anni che i manager non ascoltano il cuore, e i risultati si vedono. Evviva la Bocconi, vera rovina dell'Italia.

F. Montaldo - ferdimontaldo@gmail.com



Nell'abisso. Ma chi ce l'ha spinta?

Potrei anche essere d'accordo che "Lancia ha un appeal limitato fuori dall'Italia", ma chi l'ha ridotta così, senza investimenti?

Ho qualche anno e mi ricordo le auto che facevano l'Audi e la Volkswagen negli anni 70. Dove sono arrivati? Da quanti anni l'Audi corre e vince a Le Mans? Invece da noi hanno smantellato il reparto corse... Bei tempi quando si passava dai rally alla "24 Ore" e grazie a una "trovata" di Fiorio si vinceva anche il Mondiale Gr.5...

Sarebbe stato più accettabile se avessero detto: "Per il momento non ci sono le risorse, ma appena i bilanci lo permetteranno, torneremo a investire in nuovi modelli".

La nuova "Thema" a mio parere è bella (mi piaceva moltissimo anche la Chrysler "300"), ma comprendo che appaia troppo "americana", soprattutto nella coda. Risultato: non se ne vede una in giro. Sarebbe stato davvero così impegnativo modificare qualcosa? Due parafranghi, un baule e i gruppi ottici anteriori, almeno quelli, non si potevano ridisegnare? Vorrei poi sapere chi ha approvato la "ristilizzazione" del marchio: è orribile. Sono senza parole: si può ridurre un marchio così a produrre solo utilitarie? Mi terrò stretta la mia "Delta" del '93...

Fabio - f40lemans@libero.it

Meglio chiusa che usurpata

Presi la patente nel 1963 alla guida di una splendida Lancia "Appia" terza serie verde metallizzato. Che macchina, e che motore: un "1100" che tirava forte e teneva testa alla "Giulietta". Ci vo-

leva Marchionne per dire che un marchio sinonimo di bellezza ed eleganza nel mondo deve morire. È triste, ma è meglio così che vedere lo scudo Lancia su vetture americane. Almeno mi resta il ricordo di macchine favolose.

Paolo Paruta - ppaolo45@yahoo.it

Non resta che staccare la spina

Meglio farla finita che tirare a campare, trascinando nel fango il glorioso blasone del cavalier Vincenzo Lancia.

Certo, spiace constatare che la Fiat abbia tenuto nei confronti della Lancia una politica di "marginalità", imponendo modelli senza infamia, senza gloria e senza storia. Altro che le sfide e le competizioni sul campo dell'affidabilità, dei consumi, della velocità pura.

Ricordo un articolo di "Autocapital" in cui si narrava di Mr. Henry Ford che, a chiusura del Salone dell'Automobile di non so che anno, fu trovato sdraiato sotto una Lancia "Aprilia". Tirato fuori per i piedi dal servizio di sicurezza, dichiarò che quella macchina era la sola degna di essere studiata.

Alla fine ha ragione Marchionne, non resta che abbandonare il marchio. Ma i motivi puramente commerciali che hanno portato a questa decisione non li condivido. Ci accontenteremo del ricordo di quando l'Italia sapeva farsi invidiare dal resto del mondo e non aveva bisogno di alleanze Oltreoceano per tirare a campare. L'importante è finirla con questi balletti di dichiarazioni più o meno minacciose per il Paese e per la pace sociale.

Giovanni Mattana - avv.mattana@gmail.com

Se ne va un altro pezzo di made in Italy

Se il futuro della Lancia doveva essere quello di produrre Chrysler rimarchiate e imbellettate è molto più dignitoso chiuderla qui. Ma come lancista, e come italiano, sono molto amareggiato: la Lancia che chiude è un altro pezzo di "made in Italy" che viene irrimediabilmente perduto, come già accaduto per Autobianchi e Innocenti.

Va ricordato che Fiat non è nuova a certe barbarie. Sì, barbarie, perché chiudere una casa automobilistica come la Lancia non è molto diverso da chi bombarda una cattedrale, un'azione che ricorda l'intolleranza di certi gruppi integralisti.

Chiusa la parentesi emotiva vorrei provare ad analizzare con distacco e razionalità la dichiarazione di Marchionne, perché se fossi un azionista Fiat, e fortunatamente non lo sono, sarei molto preoccupato: come si può pensare di essere più competitivi eliminando un marchio? È grottesco. La Volkswagen è stata capace di assorbire marchi certamente meno blasonati di Lancia, come Skoda e Seat, e di rilanciarli con una nuova immagine. Le dichiarazioni di

Marchionne hanno il sapore amaro di una resa. Luomo non è credibile quando afferma di voler conquistare il mercato americano con Alfa e Maserati. Fandonie: non sono stati capaci di fare vera concorrenza in Italia e in Europa, figurarsi Oltreoceano!

Eppure le idee c'erano, basti pensare al remake "Fulvia Coupé", che nonostante le petizioni e gli appelli sul web non si è voluto produrre. Quel prototipo, presentato a Francoforte e votato a furor di popolo come il più bello del Salone, dimostrò in modo inconfutabile che Lancia aveva ancora appeal anche fuori dai confini nazionali. Ciò significa che il potenziale e le idee c'erano; sono mancati il coraggio e la lungimiranza, ovvero gli attributi di un grande imprenditore.

Matteo Vezzosi - matteo.vezzosi@gmail.com

Ecco che cosa sognavo

Posso semplificare? Le Lancia che vorrei oggi sono un'"Aurelia B20" con motore V6, un'"Aurelia B24" con motore V8, una "Flavia" berlina a sei cilindri boxer e una "Fulvia Coupé" con motori a quattro o, meglio, a sei cilindri a V stretto. Vorrei carrozzerie in alluminio e fibra di carbonio, evolute nello stile ma rispettose dell'originale. Ecco quali avrebbero dovuto essere le Lancia del XXI secolo. Bye bye, Lancia.

G.Pettinelli - g.pettinelli@libero.it

Che noia l'eleganza, famole volgari

L'annuncio dell'imminente scomparsa di una casa automobilistica importante come la Lancia è una pessima notizia per tutti, ancor più per un lancista come me, proprietario di una "Fulvia Sport" carrozzata Zagato.

Mi rammarica il fatto che la filosofia delle vetture Lancia, ovvero l'unione di eleganza e sportività, sia destinata a scomparire. Si poteva anche evitare di applicare la filosofia Lancia a certe macchine americane semplicemente attaccandovi lo scudetto Lancia.

G.Marchiori - giuseppe.marchiori@gmail.com

Noi indietro, gli altri avanzano

È evidente come la Fiat si sia adoperata con successo nell'acquisire grandi marchi dell'automobilismo per smembrarli e disperderli. Si vergognino quanti dirigono e hanno diretto negli ultimi anni la ormai piccola Fiat con tanta incompetenza.

"Delta" seconda serie, "K", "Thesis", "Delta" terza serie si sono dimostrate peggiori di un qualsiasi progetto made in Corea, ove invece marchi di serie B hanno saputo diventare validi in pochissimi anni. Spero di veder nascere un giorno un nuovo marchio italiano che cancelli l'egemonia despótica del marchio torinese.

A.Sammartini - taistudio.s@gmail.com



CON RUOTECLASSICHE DI FEBBRAIO

FINO AD AGOSTO “LE FUORISERIE”

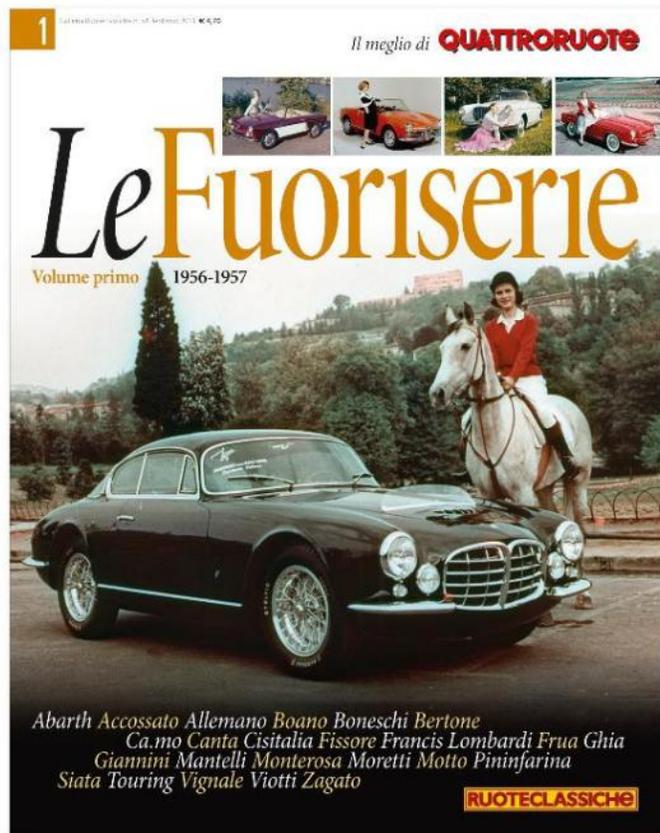
Arriva a febbraio con Ruoteclassiche il primo di una nuova serie di volumi dedicati alla carrozzeria italiana (4,70 euro, più il prezzo della rivista). A partire dal mese prossimo, gli appuntamenti in edicola saranno in tutto sette e vi accompagneranno fino ad agosto. Dopo “Le Sportive”, la nostra collana “Il meglio di Quattroruote” si arricchisce così di una nuova tematica - “Le Fuorieserie” - che si propone di offrire una panoramica completa delle auto firmate dai più grandi stilisti italiani dal 1956 al 1970.

Saranno oltre mille i modelli illustrati in una passerella ideale che ci racconterà una storia

straordinaria fatta di genio, creatività e stile. È infatti proprio negli anni 50 che la carrozzeria italiana, già famosa per la qualità delle sue realizzazioni, esplose letteralmente raggiungendo quei primati di bellezza che ancora oggi le vengono riconosciuti in tutto il mondo.

Quattroruote colse subito l'importanza di questo fenomeno e fin dal primo numero (febbraio 1956) riservò ai carrozzieri e alle loro opere ampi spazi. Tutti, senza distinzione, trovarono sulle sue pagine ospitalità e considerazione. I grandi videro valorizzare la loro opera; i piccoli ebbero modo di farsi conoscere e apprezzare dal grande pubblico.

Questa meticolosa documentazione ci permette di recuperare interamente la memoria di quella straordinaria produzione che oggi Ruoteclassiche trasferisce ai suoi lettori attraverso i sette volumi de “Le Fuorieserie”. Questi i numeri: ogni fascicolo, composto da 144 pagine, illustra e commenta un centinaio di modelli realizzati nei bienni 1956-57, 1958-59, 1960-61, 1962-63, 1964-65, 1966-67, 1968-70; cinquanta i carrozzieri complessivamente presi in esame, migliaia le illustrazioni: una documentazione irripetibile, unica nel suo genere. Un'autentica chicca per appassionati e collezionisti. (M.M.)



FEBBRAIO

1956. La Fiat “600” è l'auto del momento e ogni carrozziere s'ingegna a personalizzarla. E con Pinin Farina la “Giulietta” diventa anche spider.
1957. Le fuorieserie riempiono i Saloni. Perfino la “Nuova 500” veste abiti griffati.



MARZO (1958-59)

1958. I nostri stilisti sono contesi dalle maggiori case automobilistiche. Di Zagato e Touring sono le granturismo Aston Martin “DB4” e Lancia “Flaminia”.
1959. Pinin Farina conquista gli Stati Uniti con le Ferrari “Superamerica” e “California”.

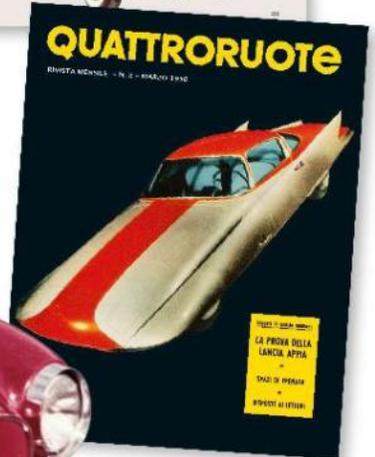


APRILE (1960-61)

1960. La carrozzeria italiana trionfa nel mondo; Pinin Farina collabora con Peugeot; Frua con Studebaker; Ghia con Morris, Boano con BMW.
1961. La Fiat, grazie agli stilisti, moltiplica per dieci i modelli “500”, “600”, “1100”, “1500”...



Modelli quasi unici
 Sopra. Un esempio delle pagine che Quattroruote dedicava ogni mese ai carrozzieri.
 A sinistra. Fiat "600" Frua.
 A destra. La "Gilda" di Ghia (1955) su Quattroruote (marzo 1956).



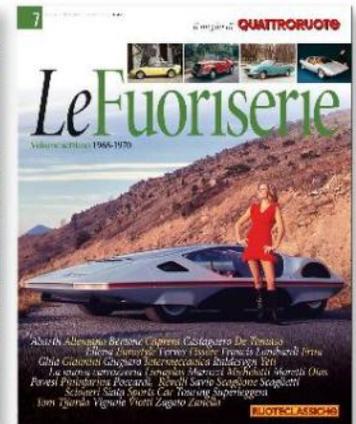
MAGGIO (1962-63)
 1962. Scaglione, Touring e Bertone battezzano due nuovi marchi sportivi: nascono Lamborghini e Iso Rivolta. La Osi modernizza il mestiere del carrozziere.
 1963. La nuova Alfa Romeo "Giulia" diventa un'importante occasione di confronto tra Bertone e Zagato.



GIUGNO (1964-65)
 1964. Il mercato delle fuoriserie cresce grazie a Moretti, Osi, Francis Lombardi, Scioneri, Savio, Fissore. I telai più usati quelli Fiat: "1500" e "850" su tutti.
 1965. Anche le Case intensificano le loro proposte speciali: Lancia "Fulvia Coupé" e Fiat "850 Spider" e "Coupé".



LUGLIO (1966-67)
 1966. Scompare Giovanni Battista Farina. I nuovi modelli sono firmati dal figlio Sergio.
 1967. Si fa sempre più ricca, grazie ai carrozzieri, la proposta delle marche sportive minori come De Tomaso, Bizzarini, Iso, Siata, Abarth.



AGOSTO (1968-70)
 1968. Al Salone di Torino i carrozzieri sono solo 13. La crisi comincia a mordere.
 1969. Più che per la produzione in piccola serie i carrozzieri brillano per un nuovo prodotto: le dream car.
 1970. Il settore svolta: non più sarti ma stilisti del prêt à porter automobilistico.



Venite con noi AD AMELIA ISLAND

Scadono il 15 gennaio i termini per prenotare il viaggio in Florida (Usa) in compagnia di Ruoteclassiche. Destinazione Amelia Island, sede di uno dei più importanti concorsi d'eleganza al mondo (www.ameliaconcours.org), arrivato quest'anno alla diciottesima edizione, per il quale sono previste 200 vetture partecipanti, due rassegne tematiche dedicate alla Porsche "911" e alla Ford "GT 40" e altrettante aste tenute da RM Auctions e Gooding & Co.

Si partirà giovedì 7 marzo da Milano con ritorno cinque giorni dopo, il 12. Il tour, organizzato dall'agenzia Frigerio Viaggi, prevede una quota di partecipazione di 2800 euro a persona, comprensiva di voli, trasferimenti, 4 notti con colazione al Residence Inn Amelia Island, cene e tutti gli ingressi alle aste, ai forum e al concorso d'eleganza della domenica. Per rendere l'esperienza ancora più speciale, Ruoteclassiche metterà a disposizione un accompagnato-



MASSIMO DEL BÒ

re che guiderà il gruppo durante tutti gli eventi in programma; nella giornata conclusiva i partecipanti potranno esprimere il proprio voto e contribuire così ad assegnare lo speciale "Ruoteclassiche Trophy - Best Italian Coachwork".

Durante il tour, il gruppo dei partecipanti potrà incontrare il noto collezionista Corrado Lopresto, che ad Amelia Island porterà in con-

corso una delle sue vetture e che sarà a disposizione di quanti vorranno apprendere i segreti sulla preparazione di un'auto classica per essere sottoposta al vaglio di una giuria di esperti.

Purtroppo, i posti a disposizione sono limitati a 12 persone e verranno assegnati a chi prima ne farà richiesta. Per info e prenotazioni: ameliaisland@frigerioviaggi.com

LA STAGIONE DELLA REGOLARITÀ

FINALISSIMA A MAGIONE

Per la prima volta, il 17-18 novembre sul circuito di Magione (PG), la lunga stagione dei trofei Asi di regolarità, intitolati a Gino Munaron e a Vittorio Zanon, si è conclusa con un'agguerrita finale in pista. Nonostante fossero in molti a credere che, complice il coefficiente 3 attribuito alla gara, la sfida conclusiva potesse sconvolgere la classifica, a vincere i trofei sono stati i due piloti che si erano presentati in testa all'appuntamento di Perugia. Nella finale per il Trofeo Munaron (13 gare in stagione) la vittoria è andata a Gianmaria Aghem, su Lancia "Fulvia Coupé 1200", che però non è riuscito a scavalcare Maurizio Aiolfi, su Fiat "1600 S" Osca (foto), risultato quindi il campione 2012. Nella gara per l'assegnazione del Trofeo Zanon (14 gare) si è imposto invece Gianpaolo Paciaroni, su Autobianchi "A112", che ha preceduto nella classifica conclusiva Alberto Pirri (Lancia "Fulvia Coupé"), giunto terzo a Magione, alle spalle di Valentino Sensi (Fiat "127"). Le gare si sono disputate su tre manche, con ben 60 punti di cronometraggio.



CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI

C'È UN NUOVO PRESIDENTE

A seguito della scomparsa di Giannino Marzotto, vincitore delle Mille Miglia del 1950 e 1953, il Club Mille Miglia ha eletto un nuovo presidente: il piacentino Mario Omati, classe 1927. Alla Mille Miglia del 1955, insieme all'inseparabile Giovanni Corazza, Omati vinse la Classe 750 della categoria Turismo Serie Speciale, a bordo di una Fiat "500 C", la popolare "Topolino". Il nuovo presidente è stato presentato nel corso del consueto ritrovo di fine anno a Brescia, dove si è festeggiato il 63° compleanno del club. Come tradizione dal 1949, sono stati premiati i soci che hanno ottenuto i



migliori risultati sportivi durante la stagione. Nel 2012, ben quattro soci - Francesco Amante, Giovanni Pagliarello, Ruggero Riva e Giorgio Taglietti - hanno vinto la categoria nel campionato italiano di velocità in salita. Il club ha annunciato che il prossimo ottobre sarà disputata la quinta edizione della "Coppa Franco Mazzotti - Rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940". (P.M.)



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1956 PORSCHE CARRERA GS 'Goldfinger'**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Bugatti Type 43 Grand Sport • 1939 Lagonda V12 Cabriolet (ex-Briggs Cunningham) • 1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby) • 1965 Ferrari 275GTS • 1968 Lamborghini Miura P400 • 1970 Maserati Ghibli 4,9SS Spyder • 1973 Ferrari 365 CTB/A Daytona • 1987 Ferrari F1/87 Formula Uno Monoposto (Vincitrice del Gran Premio di Australia e Giappone) • 2009 Bugatti Veyron 16.4

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

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, WWW.KIDSTON.COM



FATTI E PERSONE

AUTORIMESSA "NERINO 6"

Un albergo per le "storiche"? IN CENTRO A MILANO



Com'era...

Sopra. In primo piano s'intravede una Citroën "11 BL" e, accostata alla parete, una Fiat "500 B Giardiniera", entrambe in attesa di manutenzione. La foto, di fine anni Quaranta, appartiene all'archivio del garage.

In alto. Uno dei primi manifesti pubblicitari, che elenca i servizi offerti dall'autorimessa.



...E com'è

Sopra. L'apparecchiatura per il controllo della pressione dei pneumatici. Il valore s'imposta ruotando il pomello in basso a destra.

In alto. Le tabelle dei vari servizi.

A destra. I gioielli di famiglia: da sinistra, Jaguar "E Type", Aston Martin "Vantage", Autobianchi "Bianchina Cabriolet" e Austin Healey "100/6".

Milano 15 agosto 1943, un pesante bombardamento dell'aviazione alleata devasta la città. Due spezzoni incendiari, in particolare, segnano il destino dell'Italia Anonima Esercizi Automobilistici, una delle più importanti società di taxi milanesi. Il primo, caduto in via Gian Battista Vico, in zona Fiera, demolisce i suoi capannoni, distruggendo gran parte dei veicoli; il secondo, in via Nerino, in pieno centro, infligge danni irreparabili al palazzo di una nota famiglia della borghesia milanese, per fortuna sfollata sul Lago Maggiore.

Primavera del 1947: l'Italia Anonima Esercizi Automobilistici acquista l'area bombardata di via Nerino, dove - al civico n. 6 - costruisce la sua nuova autorimessa su tre livelli, per complessivi 1700 m² con 120 posti auto, dove vengono ricoverati i taxi superstiti: alcune Bianchi ("S5") e molte Fiat ("503", "505", "515" e "508 L"). Al piano terra si trovano due pompe di benzina, l'officina con "buche" per gli interventi sotto il pianale e una gru per sollevare i motori, uno spazio per il lavaggio e l'ingrassaggio, dotato di ponte sollevatore, e attrezzature per ricaricare le batterie e regolare la pressione dei pneumatici. Al secondo piano si trova il reparto lattoneria e verniciatura.

I dipendenti sono 140, di cui 120-130 autisti di taxi, che si alternano su tre turni: Verde, dalle 6 alle 16; Rosso, dalle 12 alle 22; Bianco, dalle 22 alle 6. Negli anni Cinquanta il parco taxi si aggiorna con l'acqui-

sizione di Fiat "1100L", "1400" e soprattutto "600 Multipla". La prima "Multipla" nella speciale versione "Taxi", immatricolata a Milano nel '56, è acquistata proprio dalla società di via Nerino. Il garage è poi adibito anche ad autorimessa. Nel 1960 il titolare, Francesco Cabella, è promotore del primo servizio di "Radio Tassi" d'Italia, con centralino al 14° piano della Torre Velasca. All'iniziativa, presentata al Circolo della Stampa, a Palazzo Serbelloni, aderiranno presto altre compagnie di vetture di piazza.

Da società di taxi a garage

Nei primi anni Settanta la revoca delle licenze alle società, per ridistribuirle ai "padroncini", mette in crisi l'Italia Anonima Esercizi Automobilistici, che in breve cessa l'attività.

Il grande garage di via Nerino diventa una semplice autorimessa, che accoglie le vetture di residenti nel quartiere o di professionisti e commercianti che hanno la loro attività in zona: un servizio fondamentale che ha un riscontro notevole, poiché la maggior parte degli edifici del quartiere, quasi tutti ottocenteschi, non è dotata di garage e spesso neppure di cortile.

Ma i tempi cambiano: l'uso dell'automobile nel centro di Milano viene progressivamente scoraggiato e il garage di via Nerino si riempie sempre meno. L'avvento dell'Ecopass e poi dell'Area C, al qua-



FOTO DI ALFREDO ALBERTINI



le i titolari del garage tentano in tutti i modi di opporsi, li costringe a inventarsi una nuova iniziativa.

Con l'appoggio del fratello Alberto, da sempre appassionato di auto storiche, Paola Cabella, succeduta al padre Francesco nel 2004, ha recentemente attrezzato tre saloni dell'autorimessa per il parcheggio di auto di prestigio, soprattutto storiche. Nel primo hanno già trovato posto i "gioielli di famiglia", tra i quali un'Austin Healey "100/6" del '56, compagna di mille avventure di Alberto fin dal '68, un'Autobianchi "Bianchina Cabriolet" del '63 che appartiene a Paola, una Jaguar "E Type" del '62 e una Fiat "2300 S Coupé" del '64. Ma ci sono anche un'Aston Martin "Vantage" del 2007 e una Bentley "Continental GT" del 2008.

Aperto giorno e notte

Il fascino dell'autorimessa storica, con la tipica rampa a chiocciola, è ancora intatto. L'officina ha tuttora gran parte delle attrezzature d'epoca al proprio posto, funzionanti. Sul modello inglese, vengono perciò offerti servizi di manutenzione dedicati con cadenza quindicinale o mensile, che includono per esempio l'avviamento del motore, con l'attivazione di frizione e cambio, il controllo e la ricarica della batteria e la verifica del livello olio. Inoltre il lavaggio, con lucidatura a mano della carrozzeria e specifiche cure per le ruote a raggi. Tariffe da 150 a 250 euro al mese tutto compreso, a seconda del tipo e delle dimensioni della vettura, con custodia 24 ore su 24. (Maurizio Schifano)



La "Bianchina" del capo

Sopra. L'attuale titolare, Paola Cabella, usa regolarmente la sua "Bianchina Cabriolet" del 1963.

La rampa a spirale è tipica delle autorimesse costruite negli anni Trenta e Quaranta.

A sinistra. Il vecchio banco per la ricarica delle batterie, alimentato da un gruppo elettrogeno, è funzionante. Vi si possono collegare otto batterie contemporaneamente.





CONCORSO D'ELEGANZA - TARANTO

Lui, lei e la **ROLLS**

Con le loro due Rolls hanno calamitato l'attenzione del pubblico: sono i fratelli Proscia, collezionisti pugliesi, che hanno partecipato il 25 novembre, nella splendida cornice della Tenuta Montefusco a Taranto, alla 4ª edizione del Concorso d'Eleganza Memorial Cosimo Serio, organizzata dal locale club I Delfini.

Ventuno le vetture al vaglio della giuria, accompagnate lungo i viali di uno splendido giardino dagli equipaggi in abito d'epoca. Vito Proscia, con la moglie, si è imposto nella categoria "vetture chiuse costruite prima del 1945", con la sua Rolls Royce "Sport Saloon" del 1935 (foto); il fratello Oronzo e consorte sono stati ammiratissimi per la loro Rolls "Silver Cloud" (1956). Tra le "vetture aperte ante 1945" il primo premio è anda-

to alla Fiat "502 Torpedo" Garavini (1925) di Botrugno-Pappalardo; tra i modelli costruiti dal '46 al '65, vittoria della Lancia "Aurelia PF 200" (1952) appartenuta a Renato Rascel, e oggi di proprietà di Giorgio-Giorgio (auto aperte) e della Fiat "1500 Aerlux" Touring (1950) di Epifani-Epifani (auto chiuse).

Molte le vetture di assoluto pregio, come una Lancia "Aprilia Bilux" (1940) e una Ferrari "330 GT" (1965) in meraviglioso stato di conservazione. La manifestazione ha avuto un prologo già il sabato, quando i partecipanti hanno visitato il piccolo museo di auto e moto di un socio del sodalizio organizzatore.

La domenica, sotto uno splendente sole primaverile, le auto hanno sfilato in parata tra il pubblico (ben 2000 le presenze).

IL PARERE DEL TRIBUTARISTA Andrea Casagrande

EREDITO UNA "STORICA" DI VALORE? SE NE PUÒ VENIRE FUORI...

Ho ereditato alcune auto storiche per un valore complessivo di circa 300.000 euro. Come mi devo regolare con le tasse?

Lettera firmata

La successione, intesa come eredità che si riceve alla morte di un parente o di un coniuge, e la donazione, ovvero il passaggio volontario di beni immobili, mobili (auto storiche) e rendite, sono state riformate dalle legge finanziaria 2007 con il ritorno delle imposte e delle aliquote fissate in funzione del valore dei beni interessati. Ecco che cosa prevede la legge:

1) tutte le aliquote e le soglie per l'esenzione dalle imposte sono uguali, sia per le successioni che per le donazioni;
2) il calcolo delle aliquote è fatto sul patrimonio, inteso come totalità dei beni immobili e delle rendite;

3) la soglia massima per l'esenzione dalle imposte è passata da 250 mila euro a un milione di euro;

4) non c'è più la quota fissa di 168 euro e fino a un milione di euro si pagano solo le imposte ipotecarie e catastali, pari al 3 per cento del valore complessivo, nel caso di parenti in linea diretta e coniuge;

5) in caso di beni mobili (qui entrano le auto storiche) o valori non sono previste imposte;

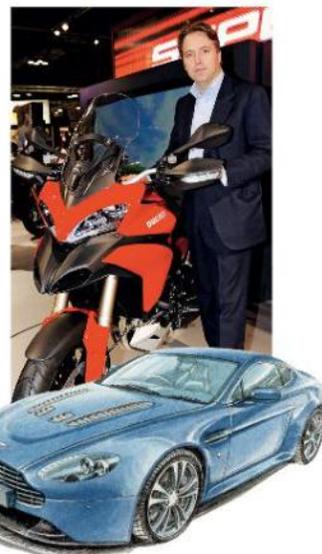
6) per i beni superiori al milione di euro si applicano diverse aliquote: il 4 per cento per i parenti in linea diretta e per il coniuge; il 6 per cento per gli altri parenti fino al 4° grado e si arriva all'8 per cento per tutti gli altri soggetti. Tali regole sono diventate effettive per le successioni aperte dal 3 ottobre 2006 e per le donazioni dal 2007.



ANDREA BONOMI

"COSÌ RILANCERÒ L'ASTON MARTIN"

Il centesimo compleanno dell'Aston non è soltanto l'occasione per il doveroso riassunto di una storia di prestigio, privilegio e lusso (grande servizio a pag. 70), ma segna altresì l'ennesimo capitolo di una vicenda societaria complessa e travagliata: per l'undicesima volta, infatti, la Casa britannica più prestigiosa cambia proprietario, alla ricerca di un rilancio finanziario e commerciale sempre promesso e mai realizzato. E, abbastanza sorprendentemente, a controllare ora la maggioranza del pacchetto azionario è un italiano: Andrea Bonomi, erede di una dinastia che



Il nuovo boss

Andrea Bonomi, ai tempi dell'acquisizione della Ducati, e sotto l'ultima nata di casa Aston: la "V12 Vantage".

ha fatto la storia dell'industria nostrana (la nonna Anna, già conosciuta come "Lady Finanza", ha dominato la scena economica negli anni 60 e 70), ha acquistato per 190 milioni di euro il 37,5% dell'Aston, con l'accordo di poter disporre del 50% dei diritti di voto assembleari, il che di fatto gli consegna il controllo dell'azienda. Già noto alle cronache motoristiche per aver rilevato la Ducati (poi venduta all'Audi con doverosa plusvalenza), Bonomi ha fin d'ora ben chiara la strada da seguire: come ha rivelato in un'intervista esclusiva a Quattroruote, ha intenzione d'investire 625 milioni di euro in nuovi prodotti (quelli attuali sono da lui giudicati inadeguati alle aspettative della clientela) e, soprattutto, di definire la partnership tecnica con un produttore tedesco (Mercedes) per la fornitura dei motori. Al momento l'Aston continua a usare propulsori di derivazione Ford, eredità del proconsolato americano durato dieci anni (dal 1997 al 2006). Il telaio modulare "VH", sul quale sono basati tutti i modelli, invece, è destinato a proseguire la propria carriera. Sarà sufficiente per rimettere in piedi un brand che nel 2007 vendeva 6500 auto e che l'anno scorso è sceso sotto le 4000? Bonomi sostiene di sì. Come è certo di non voler più ripetere operazioni tipo la "Cygnet", una Toyota "iQ" imbellettata alla bell'e e meglio che ha lasciato interdetti i clienti Aston più tradizionalisti. (Gian Luca Pellegrini, Vicedirettore di Quattroruote)

AUTOMOTORETRO®

31° Salone internazionale

8 · 9 · 10 febbraio 2013

Torino - Lingotto Fiere



50
ANNIVERSARIO



aessepi.com



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

In contemporanea

**AUTOMOTO
RACING**

FONDAZIONE CRT



LA STAMPA



magazzini
dell'auto

Bartolini & Mauri
ASSICURATORI



FUNTOYS



LINGOTTO
FIERE
TORINO

La giuria è concorde: "WHAT A WONDERFUL CAR"

Appena un gradino sotto Pebble Beach e Amelia Island, ma con un'atmosfera sicuramente meno "ingessata": è il Motoring Festival & Concours d'Elegance, svoltosi dal 26 ottobre al 4 novembre - per l'undicesima volta - a Hilton Head Island, nella Carolina del Sud (Usa). Dieci giorni dedicati ai motori (non solo quelli delle automobili) che culminano nel vero e proprio concorso d'eleganza della domenica, alla presenza di club e collezionisti provenienti da vari Paesi.

I temi di quest'anno erano due: la Ford "T" (104 anni suonati) e i collezionisti Milli e Frank Ricciardelli, esempio di passione da imitare, che si sono anche portati a casa il premio "Best of Show" con la loro Jaguar "SS" coupé carrozzata Graber del 1938.

Ambasciatore italiano, nell'occasione, è stato ancora una volta l'immane Corrado Lopresto, che si è aggiudicato parecchi trofei al volante della sua Alfa Romeo "6C 1750 GS" del 1931, nata con carrozzeria Zagato e nel 1938, a seguito di un incidente, ricarrozata da Aprile su disegno di Revelli du Beaumont per le competizioni. Con i premi vinti a Hilton Head Island, Lopresto



raggiunge quota 150 trofei nel carriera! Tra gli altri partecipanti, a bordo di una Shelby "Mustang GT 350" (1965), c'era anche l'ex pilota americano Bobby Rahal, classe '53, vincitore di una 500 Miglia d'Indianapolis (1986) e con un paio di gran premi di F.1 in carriera.

L'Asi, intervenuta solo virtualmente, ha assegnato un premio alla vettura italiana più significativa presente sul suolo americano. Se l'è aggiudicato W.L. Wagon di Stone Mountain, Georgia, con la sua Alfa Romeo "Giulia Nuova Super 1300" del 1972. (M.D.)

Tre e quattro ruote

Sopra, da sinistra: Microcar a tre ruote Hoffman (1951); Chrysler "Airflow C2 Imperial Coupé" (1935).

Orgoglio tricolore

Sotto. Corrado Lopresto ha vinto il premio della giuria popolare con la sua Alfa Romeo "6C 1750 GS" ricarrozata da Aprile nel 1938 (esemplare unico).



MILANO, 22-24 FEBBRAIO

AUTOCLASSICA RIACCENDE LA PASSIONE

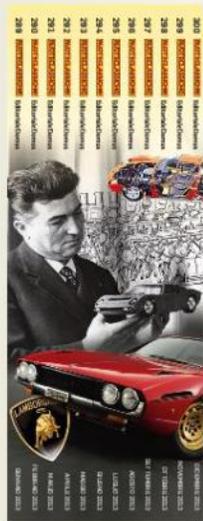
È partito il conto alla rovescia per l'apertura di Milano AutoClassica, Salone delle "storiche" (auto e moto) organizzato da Orgacom e FieraMilano con il patrocinio di Ruoteclassiche, in programma nel quartiere fieristico del capoluogo lombardo dal 22 al 24 febbraio. Forte dei numeri dello scorso anno - 22.000 spettatori, 163 espositori, vetture esposte di grande pregio - la seconda edizione si arricchisce di parecchi contenuti nuovi: ampio "marketplace" per vendere la propria "storica" (i lettori di Ruoteclassiche potranno usufruirne a condizioni agevolate, compilando il coupon a pag. 162); rassegna di moto BMW stradali degli anni 50; ricostruzione di una griglia di partenza "statica" con le monoposto degli anni 70-80; presenza di un simulatore di F.1 portato dal museo Ferrari di Maranello e soprattutto una nuova area di 7000 m² dedicata al collezionismo, ai ricambi, al modellismo e agli accessori, così come un ampio spazio all'aperto per gare di regolarità, velocità e inseguimento con le Alfa Romeo "GTA" della Scuderia del Portello e le F.1, F.2 e F. Junior degli anni 60, impegnate nel Formula Historic GP Milano. La kermesse meneghina sarà anche l'occasione per avere in anteprima le ultime notizie sulle prossime Mille Miglia, Coppa Intereuropa Storica e sulle aste di RM Auctions. Ci sarà anche Ruoteclassiche, con un grande stand che renderà omaggio ai 50 anni della Porsche "911"; al suo interno i visitatori potranno ammirare una "RS 2.7" del 1973 e la "GT3 Cup" vincitrice con Vito Postiglione della Carrera Cup 2012 e che a primavera sarà oggetto di un servizio esclusivo sulla rivista (foto a destra). Per informazioni: www.milanoautoclassica.com



ALESSANDRO BARTELETTI

RUOTECCLASSICHE

MEZZO SECOLO DI LAMBORGHINI IN 12 "PUNTATE"



Continua anche nel 2013 la tradizione di dedicare l'annata di Ruoteclassiche a un importante anniversario, che si svelerà a poco a poco attraverso l'immagine che comparirà sulla costa della rivista. Quest'anno omaggiamo i cinquant'anni della Lamborghini, fondata a Sant'Agata Bolognese il 7 maggio 1963. E proprio il suo patron Ferruccio Lamborghini sarà uno dei soggetti che si paleseranno nel corso del 2013, accanto a due icone del marchio, come la "Miura" (1966) e la "Espada" (1968, quindi compirà 45 anni nel 2013), e a un motore V12, simbolo di sportività dei modelli del Toro.

LA VOCE DEI LETTORI

VENTUN'ANNI, COTTO PER UN'"ALFA 6"

Mi chiamo Luca Domenico Alecci e sono di Milano. Ho 21 anni e vi leggo dal 2003, quando comprai il mio primo Ruoteclassiche. Nel 2008, a 16 anni, arrivarono in famiglia una Vespa "150 VBB" del 1961 e il mio grande amore, un'"Alfa 6 2.0" del 1986.



Quest'estate si è aggiunta una Lambretta "125 D" del 1953, che spero presto di restaurare. La mia grande passione sono sempre state le Alfa Romeo e in particolare il famoso "trittico delle brutte": "Alfa 6", "Alfa 90" e "Arna". Spero un giorno di poter affiancare alla mia "6" entrambe le sue sorelle bistrattate. La mia "6" è una delle 1771 "2.0" prodotte e appartiene a un lotto di 30 vetture montate a fine carriera nel 1986, si dice con pezzi di ricambio. A 16 anni l'ho incontrata mentre stava per essere smontata e cannibalizzata. Non ho resistito, ho lottato quattro mesi contro la mia famiglia fino a che non sono riuscito a portarmela a casa; c'è voluto più di un anno per reimmatricolarla perché l'auto risultava burocraticamente all'estero (era diretta in Ecuador). Dopo un mare di sacrifici, dal 2011 è finalmente tornata in strada e mi sta dando enormi soddisfazioni. Mi ha fatto molto piacere lo spazio da voi dedicato sugli ultimi numeri a noi giovani, che alla fine siamo il futuro anche per il settore delle "storiche".

Luca Domenico Alecci - Milano

QUATTORRUOTINE

Politoys, una storia DI PLASTICA

Quattorruotine, la rivista trimestrale di modellismo della nostra Casa editrice, dedica, sul primo numero del 2013, dieci pagine alle riproduzioni in scala 1:41 in plastica della Politoys. Come la Fiat "1300"- "1500 Familiare" (a destra nella foto, sopra le due riproduzioni della Citroën "DS 19" e della "ID Break"), che oggi vale 130 euro. A proposito di prezzi, in coda al servizio una tabella indica numero, anno di uscita e quotazione di ogni modello.

La copertina è invece dedicata all'Aston Martin "Rapide" della AutoArt, un gioiello in scala 1:18 dotato di sei aperture. Ma si parla anche del Rally di Montecarlo e di uno splendido diorama in scala 1:24 di un'officina Lancia d'epoca. Quattorruotine non si trova in edicola, ma si riceve in abbonamento (n. verde 800-001199, quattro numeri a 17,80 euro) o si acquista nei negozi specializzati. (A.A.)



Gennaio

- **10 Las Vegas Motorcycles**
Baily's Casino Las Vegas, Nevada (Usa) www.bonhams.com
- **13 Autosport Internat.**
Birmingham (GB) www.coys.co.uk
- **17 The Scottsdale Auction**
The Westin Kierland Resort, Scottsdale, Arizona (Usa) www.bonhams.com
- **18-19 The Scottsdale Auct.**
Scottsdale Fashion Square, Camelback Road, Scottsdale, Arizona (Usa) www.goodingco.com

Febbraio

- **6-7 Le Grandes Marques au Grand Palais**
Parigi (F) www.bonhams.com
- **8 Artcurial a Rétromobile**
Porte de Versailles, Parigi (F) www.artcurial.com

Marzo

- **2 The Oxford Sale**
Kidlington, Oxfordshire (GB) www.bonhams.com

ALL'ASTA DI BONHAMS

AL PALO LA "MIURA" DI ONASSIS

Anche Aristotele Onassis subì il fascino irresistibile della Lamborghini "Miura". Un personaggio così, però, non poteva accontentarsi di un esemplare "di serie" (le virgolette sono d'obbligo per una sportiva costruita in pochissimi esemplari): scelse un abbinamento cromatico particolarmente azzeccato - carrozzeria bronzo metallizzato e interni in pelle Connolly beige - e ci fece installare un impianto d'aria condizionata e una batteria di quattro fari di profondità supplementari. Onassis si stancò presto del suo giocattolo e lo donò al cantante pop suo compatriota Stamatis Kokotas, che gradì molto l'omaggio, visto che era pure un valido pilota da rally. Questi, però, nei primi anni 70 distrusse il motore probabilmente per qualche fuorigiri di troppo. La "Miura" rimase così ricoverata nei garage dell'Hotel Hilton di Atene per oltre trent'anni. Alla vigilia delle Olimpiadi del 2004 l'hotel venne sottoposto a una ristrutturazione completa e la vettura spostata in un magazzino, dove è stata scoperta qualche mese fa. Il 3 dicembre scorso, con un motore rifatto in fabbrica, è andata all'asta di Bonhams a Brooklands, in Inghilterra. Ma a fronte di un'offerta di 300.000 sterline (372.000 euro), non è stata aggiudicata (M.D.P.)



IL COMMISSARIO HA DECISO

LA MILLE MIGLIA TORNA A BRESCIA

Dopo mesi d'incertezza è stato chiarito che la gestione della Mille Miglia tornerà a Brescia. Lo ha stabilito il terzo (in quattro mesi) commissario di AC Brescia, il prefetto Matteo Piantadosi. L'alto funzionario, recentemente nominato Vicecapo della Polizia, ha dichiarato che: "è legittima la scelta di AC Brescia di costituire una società 'in house' per gestire la corsa. L'edizione 2013 sarà quindi organizzata dalla 1000 Miglia Srl". Il commissario ha spiegato che sono state effettuate approfondite valutazioni giuridiche e di opportunità, chiedendo qualificati pareri legali. "Personalmente - ha proseguito Piantadosi - ho apprezzato il lavoro presentatomi dagli amministratori della società, la professionalità dell'A.D. Sacco e l'esperienza del presidente Gaburri". Il commissario ha quindi disposto un nuovo ingresso nel Consiglio di Amministrazione di 1000 Miglia Srl: il commercialista bolognese Andrea Dalledonne, che diventa il quinto componente oltre a Roberto Gaburri, Stefano Sacco, Valerio Marinelli (vicepresidente) e alla direttrice di AC Brescia, Eleonora Vairano. Piantadosi ha poi aggiunto che: "Il clima d'incertezza di questo periodo non ha influito sull'appetibilità della Mille Miglia, perché procedono molto bene le pre-iscrizioni alla gara, con il 60% del totale di provenienza straniera". Circa le polemiche sulla proprietà della Mille Miglia, Piantadosi ha chiarito che "Il marchio Mille Miglia è stato affidato, in esclusiva, a 1000 Miglia Srl, da AC Brescia che è l'unico proprietario della Freccia Rossa".



**RADUNI, CONCORSI
E REGOLARITÀ**

Gennaio

24 - 27 WINTER MARATHON (TN)
A Madonna di Campiglio, la classica gara di regolarità notturna sulle Dolomiti compie 25 anni. www.wintermarathon.it

25 - 1/2 RALLYE MONTECARLO HISTORIQUE

Il mitico e durissimo "Monte", per gli emuli di Munari, nel principato di Monaco. Partenze da Varsavia, Copenhagen, Glasgow, Reims, Barcellona o Montecarlo. www.amc.mc

Febbraio

8 - 9 COPPA DALLA FAVERA (PD)
Gara invernale di regolarità classica Csaì, con 500 km di percorso alpino da completare dalle 19 del venerdì alle 11 del sabato, con partenza e arrivo da Padova. www.coppadallafavera.it

22 - 24 WINTER RACE (BL)
Nuova gara invernale di regolarità classica Csaì per vetture costruite fino al 1972, con base a Cortina d'Ampezzo, organizzata da Alte Sferre. www.winterrace.it

23 - 24 COPPA DEI LUPI (FR)
Maratona notturna invernale di regolarità classica Csaì, con partenza da Sora, Frosinone. www.scuderiatempoperso

Marzo

15 - 17 VALLI E NEBBIE (FE)
Evento turistico culturale Asi tra i più celebrati, organizzato dal Club Officina Ferrarese Del Motorismo Storico. www.officinaferrarese.it. Tel. 0532 200183.

Aprile

22 - 28 TOUR AUTO OPTIC (F)
La più celebre gara francese per auto d'epoca, con partenza da Parigi e cinque giorni attraverso la Francia, da Nord a Sud. www.tourauto.com

Maggio

3 - 5 DONINGTON HISTORIC FESTIVAL (GB)
Un fantastico festival del motorismo storico britannico, con corse ed eventi di ogni genere a Donington Park, Castle Donington, Derby. www.doningtonhistoric.com

7 - 11 LAMBORGHINI 50TH ANNIVERSARY
Previsto come il più grande raduno Lamborghini di tutti i tempi, partirà da Milano e terminerà a S. Agata Bolognese, transitando per Forte dei Marmi, Roma e Bologna. www.lamborghini50.com

16 - 19 MILLE MIGLIA
La rievocazione della "corsa più bella del mondo" organizzata per la prima volta da AC Brescia. Come tradizione, il percorso è Brescia-Roma-Brescia; ammesse solo auto che hanno corso una delle 24 edizioni dal 1927 al 1957. www.1000miglia.it

**SALONI
E MOSTRE-SCAMBIO**

Gennaio

5 - 6 MILLENNIUM MARE FIERA DI LANCIANO - (CH)
Auto, moto e ricambi d'epoca in contemporanea con la fiera dell'elettronica. www.millenniumfiere.it

11 - 13 AREZZO CLASSIC MOTORS
Ricambi e accessori per veicoli da collezione, abbigliamento sportivo, oggettistica ed editoria specializzata. www.arezzoclassicmotors.it

19 - 20 MOSTRA-SCAMBIO D'EPOCA GROSSETO
Pezzi di ricambio per auto e moto, mobili ed oggetti di antiquariato, modellismo al Centro Fiere di Braccagni, Grosseto. www.grossetofierye.it

26 - 27 AUTO E MOTO DEL PASSATO FERRARA
Mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. Tel. 042 5090774. www.pellegriniclassicolutions.com

Febbraio

6 - 10 RETROMOBILE - PARIGI (F)
Tra le più rinomate manifestazioni di settore d'Europa. Paris - Porte de Versailles. www.retromobile.com

8 - 10 AUTOMOTORETRÒ (TO)
A Lingotto Fiere si tiene la trentunesima edizione del Salone Internazionale, con mostra-scambio, organizzata dall'Associazione Automotoretrò. www.automotoretro.it

15 - 17 MOSTRA-SCAMBIO NOVEGRO (MI)
Mostra-mercato al Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

22 - 24 MILANO AUTOCLASSICA
Il Salone del veicolo d'epoca, alla Fiera di Milano, promette un'edizione d'alto livello. www.orgacom.it

Marzo

2 - 3 MILLENNIUM MOSTRA-SCAMBIO ROMA
La più antica mostra-scambio romana si terrà anche quest'anno all'ippodromo Tor di Valle di Roma. www.millenniumeventi.it

2 - 3 MOSTRA-SCAMBIO LOMBARDORE (TO)
All'autodromo di Lombardore, una mostra-scambio per auto e moto. www.autodromolombardore.it

2 - 3 MOSTRA-SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)
A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per auto e moto d'epoca. www.automotoeepoca.eu

7 - 10 RETRO CLASSICS STUTTGART (D)
Promosso come "l'intero mondo delle auto classiche", è uno dei più noti eventi tedeschi, alla fiera di Stoccarda. www.messe-stuttgart.de/retro



2-3 marzo 2013



XXV Edizione

Millennium
expo[®]

è solo all'Ippodromo

TORDIVALLE

**Un mare di ricambi
Auto e moto d'epoca**



Dal 1999 la più grande MostraScambio del CentroSud

**Al Millennium *expo*[®] puoi
esporre/vendere il tuo veicolo storico
GRATUITAMENTE**

www.millenniumeventi.it

**Info: 338.7229553
Tel/fax 06.96840758**

**HOTEL e biglietteria aerea/navale:
TREVOL TOURS tel. 06.9309798**



MAIN SPONSOR



MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

22 - 23 - 24 FEBBRAIO 2013

ORARIO 9.30 - 19.00

FIERA MILANO
Nuovo polo fieristico Rho



2013: torna Milano AutoClassica. L'EMOZIONE DIVENTA GRANDE.

Quest'anno vogliamo farvi girare la testa e battere il cuore. Per questo abbiamo organizzato una serie di grandi eventi, molti dei quali in collaborazione con partners d'eccezione. Se in questo anno vi siamo mancati, ci basteranno tre giorni per farci perdonare.



TUTTI IN SELLA
*SPECIALE MOTO
D'EPOCA*

Non solo auto ma anche moto in vendita, ed un'area tematica con un'esposizione di BMW anni Cinquanta da strada. Un appuntamento da non perdere per gli appassionati delle due ruote d'epoca.



**MERCATO
PRIVATI
CON AUTO
IN VENDITA**

Un ampio spazio sarà dedicato ai privati che desiderano esporre e vendere le loro vetture d'epoca: un mercato in cui l'offerta e la domanda saranno accornate dalla stessa, autentica passione.

18 PADIGLIONE 18

- CASE, MUSEI, COLLEZIONI PRIVATE
- AUTO
- LOUNGE AREA

14 PADIGLIONE 14

- AUTO, RESTAURATORI
- CLUB, REGISTRI, EDITORIA, GARE
- AREA INCONTRI/PREMI

10 PADIGLIONE 10

- RICAMBI, MODELLISMO, ACCESSORI
- MERCATO PRIVATI

Una ricca esposizione nei grandi padiglioni di Fiera Milano e un grande circuito esterno per oltre 50.000 mq.

**MUSEO FERRARI**

*Speciale
supercampionato
al simulatore!*

Il Museo Ferrari di Maranello proporrà ai visitatori un'esperienza di adrenalina pura: il supercampionato al simulatore - autentica scocca della monoposto con attuatori che ricreano il movimento e il rombo del V8 - regalerà forti emozioni e darà anche la possibilità di diventare campione del giorno e poi campione nella finale che si terrà a Maranello. Ci sarà inoltre l'esposizione di due celebri Formula 1: la monoposto di Ascari e quella con cui gareggiano oggi Alonso e Massa.

**RM AUCTIONS**

Grande Collezionismo!

La celebre casa d'aste proporrà la preview di una grande asta internazionale con una selezione di prestigiose vetture in esclusiva per il pubblico di Milano AutoClassica.

**SPAZIO AI RICAMBI "LA GALLERIA"**

Grande Novità 2013!

Un padiglione, ben 7.000 mq dedicati a ricambi e accessori: fiore all'occhiello in grado di completare un Salone già ricco di proposte. L'ampio spazio a disposizione darà ad amatori ed appassionati l'opportunità di valutare i ricambi originali più utili ed interessanti.

CON IL PATROCINIO DI:



MEDIA PARTNER:



SEGRETERIA ORGANIZZATIVA: ORGACOM - Tel +39 0572 91.04.74 - Fax +39 0572 91.12.28 - fiere@orgacom.it - www.orgacom.it



follow us on:



Scarica subito il tuo biglietto speciale su WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

**ZENOBÌ CLASSIC CIRCUIT**

Non solo esposizione, ma sana competizione a Milano AutoClassica: un race-track omologato affiancherà i padiglioni della fiera per mostrare su strada le protagoniste della manifestazione. Anche quest'anno, la Scuderia del Portello accenderà il circuito con le sue GTA Alfa Romeo da tutta Europa impegnate in avvincenti slide.

**FORMULA HISTORIC GP MILANO**

Zenobi Classic Circuit ospiterà anche vetture note al mondo degli appassionati per le loro imprese in F1, F2 e F Junior si sfideranno in una gara dinamica ad insegnamento. Alcuni nomi illustri: Apache F Junior 1958, Moroni F Junior 1959, Lotus 20 F Junior 1961 ex Ben Pon.

**MILLEMIGLIA IN ANTEPRIMA**

La gara più bella del mondo, così la definì Enzo Ferrari, si presenterà al grande pubblico con tutte le sue novità in fatto di organizzazione e sponsor. Presente da grande protagonista anche Chopard in qualità di Official Sponsor, che presenterà la nuova collezione di segnatempo dedicati alla tredicesima edizione dell'iniziativa.

DAL DOTTOR SCOTTI



Quelli della Touring SI FANNO UN BUON RISOTTO

Si sono mosse in carovana da Pavia, in un weekend di fine ottobre, le oltre trenta vetture riunite dal Registro Touring Superleggera per l'annuale Raduno d'Autunno, che ha toccato quest'anno il Pavese e i colli circostanti, con partenza dal piazzale antistante la Riso Scotti Spa.

Dopo una visita guidata allo stabilimento, gli equipaggi hanno proseguito il weekend dirigendosi alla volta della Certosa di Pavia, di San Gaudenzio, degli splendidi Castelli di Cervesina, di Oramala e di Zavattarello e del Forte di Stefanengo. Domenica sono poi rientrati a Pavia.

Di grande pregio le vetture partecipanti, tra le quali spiccavano: Lancia "Aprilia" berlinetta del 1946, Alfa Romeo "6C 2500 SS Aerlux" (1948) e "6C 2500 S" cabriolet del 1950. E poi ancora Alfa "1900 C" nelle varie

serie, "2000" e "2600 Spider", Maserati "3500 GT", Aston Martin "DB5" e Lancia "Flaminia GT" e "Convertibile".



FOSSOMBRONE (PU) S'INCONTRANO SOLO LE "FULVIA"

Di raduno in raduno, dal 1996 a oggi, i meeting dedicati a una delle coupé più vincenti della produzione italiana, organizzati da "Quelli della Fulvia" (www.queilidellafulvia.it), sono arrivati a sedici. L'ultimo si è tenuto lo scorso ottobre, con base a Fossombrone, in provincia di Pesaro e Urbino: come sempre, l'appuntamento per i lancisti ha combinato l'amore per i motori a quello di lunghe e piacevoli passeggiate sulle verdi colline dell'entroterra marchigiano. Al raduno hanno preso parte 85 "Fulvia Coupé", dalle "HF" ufficiali da competizione alle "1.3" stradali, con la completa rappresentanza di tutta la produzione del modello.



URBINO E SAN PARINO LE "DELTA" SI FANNO IN TRE

Fine stagione molto intenso per il Lancia Delta Integrata Club, con ben tre appuntamenti: domenica 7 ottobre il 1° Raduno del Montefeltro ha vissuto un'atmosfera medioevale con le "Delta" che si sono ritrovate sulle mura di Urbino e, dopo aver sostato nel cuore della città davanti a Palazzo Ducale, hanno raggiunto altre affascinanti mura, quelle di Gradara, uno dei borghi più belli. Nei weekend successivi il club ha allestito due affollati stand al Rally Legend di San Marino e al Salone Auto e Moto d'Epoca di Padova, dove è stata esposta la "Delta Evoluzione Proto5 Astra", che ha vinto la Pikes Peak del 1999 con il pilota Riquelme.

BRACCIANO E LARIO LE TEDESCHE SCELGONO IL LAGO

Assai attivo, il BMW Club E21 E30 Italia ha organizzato quest'anno ben due raduni a distanza di meno di un mese, offrendo così ai propri soci, sparsi in tutta la penisola, la possibilità d'incontrarsi restando relativamente vicini a casa. Tema comune dei due eventi è stata la scoperta di due splendidi laghi. Il primo si è svolto il 23 settembre nella zona del Lago di Bracciano (RM); il secondo, 14 ottobre, lungo la riva sinistra del Lario, tra Como, Cernobbio e Laglio. In entrambi i raduni, la "Serie 3" era ben rappresentata nelle sue varie configurazioni, ma non sono mancati altri modelli BMW, come la "Serie 5" e le ammiraglie "E3" e "Serie 7".



VERONA E DINTORNI CARICA CITROËN ALL'ARENA

Trentadue Citroën hanno partecipato il 13-14 ottobre, nel Veronese, al 34° raduno nazionale dell'SM Club Italia. La carovana si è data appuntamento nella giornata di sabato per una visita guidata al Museo Nicolis di Villafranca (VR); il giorno dopo ha raggiunto Verona, dove le vetture si sono schierate nella centralissima piazza Bra, di fronte a Palazzo Barbieri, nelle immediate vicinanze dell'Arena. Tra i modelli presenti, 18 "SM" e 14 altre Citroën, tra le quali spiccavano otto "DS", e alcune "CX", "Traction Avant", "Ami 8" e "Axel". In occasione del raduno, è stato presentato il nuovo sito internet del club: www.smclubitalia.info.

CONERO FRA COLORE E MOTORI

Come da tradizione, anche la 17ª edizione della Due giorni del Conero per auto d'epoca, organizzata dal Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano, si è svolta fra storia, splendidi panorami e un pizzico d'agonismo. Cinque le prove a cronometro affrontate dai 63 equipaggi partecipanti, che si sono sfidati nell'area del maxi parcheggio in prossimità dell'accesso a Porto Novo. Le due giornate, tra il capoluogo e Portonovo, una contrada della frazione del Poggio di Ancona, sono trascorse tra visite a luoghi carichi di storia, come la Rocca comunale del 1454 e la chiesa benedettina Santa Maria di Porto Novo, eretta nel 1034.



LA PASSIONE LANCIA DEL SOL LEVANTE

Per festeggiare il proprio 20° compleanno, il Club Lancia del Giappone ha invitato a Kanagawa alcuni ospiti europei, denominati "great heroes", perché prendessero parte a un talk-show condotto dal famoso giornalista Kenichi Tanabe. Protagoniste sono state anche alcune vetture d'eccezione, come la "Stratos HF" WRC Chardonnet con la quale nel 1975 Bernard Darniche vinse il Tour de Corse e il Tour de France. Ad accompagnare il raduno di oltre duecento Lancia sono stati il "Drake" Sandro Munari, Simo Lampinen, uno dei primi "finlandesi volanti" dei rally che corse con la "Fulvia" e la "Beta Coupé", Gian Beppe Panicco, per oltre trent'anni direttore della comunicazione di Bertone ed ex assistente di Nuccio, e lo svizzero Thomas Popper, uno dei massimi collezionisti ed esperti mondiali di "Stratos". Il 21 ottobre sono scese in pista tre "Stratos" da competizione e dodici stradali. Munari ha guidato tutte e tre le auto da gara, ottenendo - noblesse oblige - i migliori tempi. Gli ospiti si sono unanimemente dichiarati sorpresi per l'incredibile entusiasmo con cui sono stati accolti da pubblico e partecipanti.



CIOCIARIA (FR) LE "CLASSICHE" VANNO PER BORGHI

A Boville Ernica si è tenuto in autunno il Raduno dei Borghi, iniziativa mirata alla valorizzazione del territorio ciociaro, attraverso la partecipazione di vetture del nostro passato. Le prime due tappe sono state l'abbazia di Casamari e la Certosa di Trisulti che hanno raccontato al turista il cammino benedettino in Ciociaria. Gli equipaggi, visitate le bellissime Grotte di Collepardo, si sono poi diretti nel centro storico di Boville Ernica alla scoperta di Giotto e dei prodotti tipici locali. Lo slogan del raduno, a cui hanno preso parte 35 vetture è stato: "La scoperta della Ciociaria, terra di sapori, di saperi, di natura, d'arte e di cultura".



SANT'ANGELO IN VADO (PU) LUNGO LE STRADE DEL TARTUFO

Il 28 ottobre, nell'ambito della Mostra Nazionale del Tartufo pregiato delle Marche, tenuta a Sant'Angelo in Vado, a pochi km da Urbino, si è svolta la 19ª edizione del raduno Le strade del Tartufo. Una cinquantina di "storiche" sono state portate in piazza da appassionati locali e dai soci del Collectors Historic Carclub di Cesena. Dopo la mostra statica delle vetture, i partecipanti hanno preso parte a una divertente "Caccia ai Tesori", che ha permesso agli equipaggi di scoprire le bellezze paesaggistiche della zona.



BORGOMANERO (NO) UNA ROTONDA CHIAMATA "BALILLA"

Le rotonde hanno da tempo sostituito le piazze come luogo ideale per collocare opere d'arte e monumenti. Il 25 novembre, l'Associazione Auto e Moto Storiche "I Miserabili" di Borgomanero (NO) ha collocato una Fiat "508" (la mitica "Balilla") su una rotonda cittadina, proprio nell'anno in cui ricorre l'ottantesimo anniversario dalla presentazione del modello, avvenuta nel 1932. La macchina, del 1934, è stata sottoposta a un trattamento speciale per resistere agli agenti atmosferici e posizionata su supporti metallici. È stata anche privata della ruota anteriore destra per riprodurre il logo de "I Miserabili" e posta in direzione di Torino, dove fu fabbricata tanti anni fa.



MADONIE (PA) LA FIAT "X1/9" FESTEGGIA 40 ANNI

La Fiat "X1/9" fu presentata alla stampa nel 1972, lungo le tortuose strade delle Madonie, sull'antico e leggendario circuito della Targa Florio. Proprio qui, il 24-25 novembre, il Club Nazionale X1/9 ha festeggiato il 40° compleanno delle prime Fiat con motore centrale-posteriore e con carrozzeria a duplice funzione: coupé-spider progettata e costruita da Bertone. La manifestazione, che ha visto la partecipazione di una quarantina di vetture, si è snodata attraverso il percorso su cui si sono sfidati piloti del calibro di Nuvolari, Gendebien, Varzi, Nazzaro. Gli equipaggi hanno poi visitato il Museo Targa Florio di Collesano.

DOPO PADOVA SI REPLICA A ROMA



FUORISERIE

Salone della Moto e Moto Più Belle del Mondo

All'esame di Padova

A destra. Le "Povere ma belle" al vaglio della giuria di esperti durante l'ultima edizione del Salone di Padova.



Un tema, varie interpretazioni
Sopra. Utilitaria, berlina di prestigio o sportive: tre diversi modi d'intendere il tema delle vetture che saranno in concorso a Roma il 13-14 aprile.

Sotto da sinistra. Lancia "Fulvia" e Triumph "Spitfire 1500". Anche questa seconda edizione di "Povere ma belle" è organizzata in collaborazione con Ruoteclassiche.

Ce ne aspettavamo cento, ne sono arrivate quattro volte tante. Il successo del concorso "Povere ma belle", svoltosi in occasione di Auto e Moto d'Epoca di Padova, ha indotto gli organizzatori di Intermeeting (in collaborazione con Ruoteclassiche) a replicare l'iniziativa al salone Fuoriserie di Roma, in calendario il 13-14 aprile nel quartiere fieristico della capitale.

Almeno 25 anni e quotazione fino a € 12.000

Identica la formula di partecipazione, che intendendo valorizzare le auto "di tutti i giorni" e dare quindi visibilità all'animo meno esclusivo ma proprio per questo più vero del collezionismo, è aperta alle vetture quotate fino a 12.000 euro (fa fede il listino di Ruoteclassiche di gennaio 2013), che abbiano alme-

no 25 anni di anzianità.

A Padova, dove il concorso ha debuttato, gli organizzatori erano stati sommersi dalle richieste di partecipazione, tanto che anziché 25 le auto finaliste sono state addirittura cento, suddivise in quattro categorie in modo da allargare considerevolmente anche la base dei premiati.

La finale il 14 aprile

Ora Roma, sede del più importante Salone dedicato alle "classiche" del Centro-Sud, non vuole essere da meno, anche se prudentemente parte con le stesse cifre previste in origine dal bando padovano: le vetture selezionate dopo una prima scrematura, al momento non ancora suddivise in categorie, saranno in tutto 25 e verranno



DIRETTORE RESPONSABILE Raffaele Laurenzi
ART DIRECTOR Stefano Tosi
REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)
 Alfredo Albertini (caposervizio)
 Fabrizio Greggio (caposervizio)
 Dario Tonani
IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi
SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE Federico Robutti
HANNO COLLABORATO Alessandro Barletti, Andrea Casagrande, Adriano Cimarosti, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luciano Greggio, Michele Marchiano, Paolo Mazzetti, Gian Luca Pellegri, Maurizio Schifano, SignAgency
FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barletti, Paolo Carlini, Collezione Maniago, Gigi De Donato, Massimo Delbò, Thomas Maccabelli, Studio LMC, Daniele Tenconi Copertina: Daniele Tenconi, Fotolia.com
DISEGNI Giorgio Alisi, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti

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.



Candidabili una seconda volta

Sopra. Un altro esempio di auto con almeno 25 anni di anzianità entro i 12.000 euro di quotazione: la Fiat "1100/103 E" del 1956.

A sinistra. Renault "4" seconda serie. In basso. Anche la mitica "Topolino", tranne le prime serie, rientra tra i modelli che possono partecipare alla seconda edizione di "Povere ma belle".



no invitate a Fuoriserie per la premiazione che si terrà nella giornata di domenica 14 aprile. Le richieste di partecipazione dovranno pervenire entro il 10 marzo, corredate da una copia del libretto di circolazione e cinque foto della vettura (tre quarti anteriore destra; tre quarti anteriore sinistra; interno cruscotto; interni sedili; vista posteriore), all'indirizzo di posta elettronica info@fierafuoriserie.it

La giuria, composta da esperti di settore, selezionerà, a proprio insindacabile giudizio, la rosa dei 25 partecipanti alla fase finale del concorso (o in caso di elevato numero di partecipanti, 25 vetture per categoria).

Per il bando completo rimandiamo comunemente gli interessati al sito www.fuoriserie.it



EDITORIALE DOMUS

S.p.A.
Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone
Editore incaricato Sofia Bordone
Brand manager Anna Amodeo
Marketing manager Giordana Scianca
International Director Sofia Bordone
Licensing & Syndication Carmen Fignini, fignini@edidomus.it, Tel. +39 02 82472487
Ufficio Stampa Mara Vitali Comunicazione, Tel. +39 02 70108230

Via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (Milano). Telefono 02 824721
 Fax 02 82472420 - email: redazione@ruoteclassiche.it - www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche: Autopra, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattoruote, Quattoruotine, Top Gear, Tuttatrasporti, Vendo & Compra, Volare, X Off Road

PUBBLICITÀ

Direzione pubblicità Massimo Bergia Zina
Responsabile di testata Marco Niero
Segreteria Pubblicità Tel. 02 82472253, fax 02 82472385
 E-mail: pubblicita@edidomus.it

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 - 16138 Genova
 mail: monticomunicare@alice.it, tel. 010 218783.

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

Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) - 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7458932. **Lazio e Campania:** Interspazi, via Lorenzo Valla, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
 Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: valeria@link-media.com - link-media.com

ABBONAMENTI ITALIA
 Numero Verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
 fax 02 57318421 - 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)
 - as segno 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 +39-0282472383
 E-mail: 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
 - bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA
 tel. 02 57318431 - fax 02 57318421

E-mail: ufvendite@edidomus.it
 Un numero: € 5,20 - Fascicoli arretrati: € 7,50.
 Modalità di pagamento:
 - contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
 - carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
 - versamento sul c/c postale n. 688202 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.
 tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590
 E-mail: sales@edidomus.it

Back issues: € 7,50 (postal charges 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 IT 261 03089 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: responsabledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA
 Distribuzione: S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bet, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 860301 - telefax 02 86030320.

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 Lombardo S.p.A., via Sondrio, 3 - 20098 Seggiano di Pioltello (MI)

Copyright 2012 - 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.





LE ALFA SUDAFRICANE NASCEVANO VICINO A **PRETORIA**

Nel glorioso passato dell'Alfa Romeo c'è stata anche, se non erro, una fabbrica in Sudafrica. In che anni è stata in attività?

Lucio Martelli

L'Alfa Romeo è stata presente in Sudafrica dal 1962, quando iniziò a esportare su quel mercato la sua gamma di vetture. All'inizio degli anni Settanta, per accelerare l'industrializzazione del Paese africano, venne promulgata una legge che stabilì che le automobili dovevano essere prodotte sul posto per almeno il 60% del loro peso. Ciò indusse la Casa del Biscione a costruire uno stabilimento in loco, ubicato a Brits, vicino a Pretoria, approfittando anche del fatto che veniva offerto un contributo per ogni lavoratore assunto. La nuova fabbrica, per un migliore sfruttamento della manodopera e degli impianti,

assemblò anche, su licenza, due modelli Fiat, la "132" prima e il pickup "128" poi. Nel 1984 i dipendenti erano 1500 e lo stabilimento occupava un'area di 170.000 metri quadrati, di cui 40.000 coperti. La fabbrica comprendeva lastrosaldatura, impianto di verniciatura, abbigliamento della scocca e montaggio finale. Vi si producevano anche ponti De Dion, sospensioni, parti di tappezzeria e sedili. Presidente, a metà anni Ottanta, era l'ingegner Nino Guglielmi e amministratore delegato l'ingegner Vito Bianco. La produzione si attestava annualmente su circa 11.000 vetture ed era costituita da diversi modelli: "Alfa 6", "Alfetta", "Giulietta", "Alfetta GT", "Alfasud GTA" e "Alfasud Sprint". Sempre in quel periodo venne concluso un accordo con la Daihatsu per l'assemblaggio e la distribuzione del modello "Charade", grazie al quale l'impianto poté raggiungere una produzione di 20.000 vetture complessive all'anno. Interessante notare che alcuni modelli erano specifici per quel mercato, come l'"Alfasud GTA" a cinque porte, equipaggiata con il motore di 1,5 litri da 105 CV della "Quadrifoglio Verde"; l'"Alfetta GTV 3.0 V6", prodotta in soli 200 esemplari per l'omologazione nelle corse e dotata di motore a sei carburatori di 2934 cm³ da 174 CV; la "159i", ovvero l'"Alfetta" due litri da 130 CV. C'erano poi la "Giulietta" nelle versioni "Silver", "Gold" e "Turbo" (quest'ultima preparata localmente da un concessionario) e la "Sprint 105 Mk III". Con il passaggio dell'Alfa Romeo al gruppo Fiat (1986) la produzione in Sudafrica ebbe termine.

Cuore molto sportivo
Sotto. La "Giulietta Turbo" era preparata in Sudafrica da un concessionario Alfa Romeo: il motore era un due litri da 190 CV.
Sotto a destra. Della "GTV 3.0" vennero assemblati solo 200 esemplari tra il 1984 e il 1985 per l'omologazione sportiva. Con i suoi 174 CV fu la più potente "GTV" mai costruita.



Nome nuovo, modello vecchio
Sopra. L'"Alfasud GTA" a cinque porte era motorizzata come la nostra "Quadrifoglio Verde". Si noti il salvacoppa dell'olio, montato sulle Alfa prodotte in Sudafrica.
A sinistra. L'"Alfetta" venne ribattezzata "159i" e aveva l'impianto di iniezione Bosch "Matronic". La potenza era di 130 CV a 5400 giri.

SETTE ANNI DI ADER

È mai esistita un'auto denominata Ader?

Umberto Maggioli

Sì, ma la Casa fu attiva solo tra il 1900 e il 1907. Il primo modello (nel disegno) aveva motore a due cilindri a V di 900 cm³ da 8 CV con trasmissione a catena. Nel 1903 seguì un quattro cilindri, sempre a V, da 16 CV, sostituito nel 1905 con un più convenzionale propulsore con disposizione in linea. Da ricordare la partecipazione alla Parigi-Madrid, quando le sette Ader iscritte arrivarono fino a Bordeaux, prima che la corsa fosse sospesa per i troppi incidenti.



"EN PLEIN" VIGNALE

RITORNO AL SALONE MEZZO SECOLO DOPO

Alla fiera di Padova ho fotografato questa Fiat "2300 Coupè". Di chi è?

Pierpaolo Della Rosa

Fu Vignale a interpretare in un modo così originale la versione coupé della berlina Fiat, di cui fu mantenuta, seppure elaborata, la forma dell'alloggiamento dei fari. Presentata a Francoforte nel 1959 venne chiamata "En plein" ed era offerta con motori di 1,8, 2,1 e 2,3 litri. Fu prodotta in un numero limitato di esemplari e in versione "1800" costava 1.950.000 lire, contro 1.485.000 lire della berlina di serie. Indubbiamente si tratta di un modello raro, cui pertanto è difficile attribuire un valore.



Avvistata in fiera

Sopra. La "En Plein" di Vignale ad Auto e Moto d'Epoca a Padova: la richiesta era di oltre 70.000 euro. In alto. L'esemplare esposto al Salone di Francoforte del 1959 aveva motore di 1,8 litri.

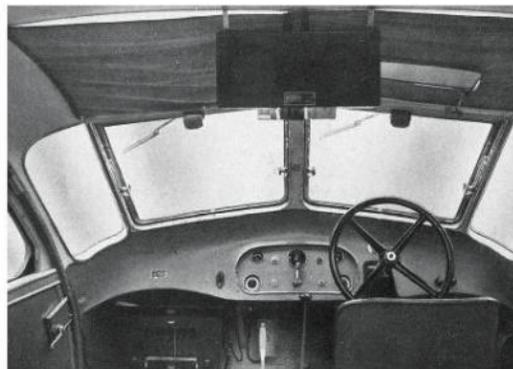
AUTOBUS IN ETIOPIA

VIAGGI COMODI NELL'IMPERO

In un libro di storia che sto leggendo si parla della linea di autobus Massaua-Asmara-Addis Abeba. Che mezzi venivano utilizzati?

Mario Nigra Lanzi

All'inizio del 1937, pochi mesi dopo la proclamazione dell'Impero da parte di Mussolini, i 1240 km che separavano la città portuale di Massaua, in Eritrea, da Addis Abeba, capitale dell'Etiopia, erano già collegati da alcuni lussuosi torpedoni con le insegne della Gondrand. Particolarmente curati nell'arredamento, questi bus avevano poltrone per 20 o 28 posti, con sedili indipendenti, reclinabili e dotati di appoggiatesta. Nella parte posteriore era allestito un bar e c'era persino la toilette. Quattro ventilatori e il materiale isotermico impiegato nella costruzione dei tetti limitavano il surriscaldamento dell'abitacolo. Nella foto, due modelli Alfa Romeo impiegati sul tracciato, un tipo "85" e un tipo "350", entrambi con carrozzeria Macchi.



Un ballo

IN MASCHERA

Ghia
Modello esclusivo

L'estro creativo di Mario Boano si concede un "giro di valzer" sulla sei cilindri del Portello e trasgredisce alla regola che vuole questo modello sempre identificabile come Alfa Romeo. Quattro esemplari costruiti, due sopravvissuti

di Maurizio Schifano, foto di Gigi De Donato



Semplice nelle sue forme generali, compatte e levigate, ma "tormentata" da cornici e profili dove non trovi facilmente una coerenza stilistica. Tutto si può dire della nostra mastodontica cabriolet "6C", fuorché manchi di originalità: difficile, infatti, capire che si tratta di un'Alfa Romeo.

La guerra è finita da poco: mancano i macchinari, mancano le materie prime, ma nonostante ciò, a Torino, il tradizionale comparto delle carrozzerie artigiane si avvia faticosamente a riprendere la sua attività. Alla guida della Ghia, dopo la morte del titolare Giacinto (1887-1944), viene chiamato Felice Mario Boano (1903-1989): l'Alfa

Romeo "6C 2500 Sport" del nostro servizio, allestita nel 1947, è opera sua.

L'autotelaio della vettura, n°915358, motore n°926175, viene costruito al Portello nel maggio 1947 ed è l'ultimo di un lotto di quattro, gemelli, che vengono consegnati alla Ghia all'inizio di giugno. Su di essi la carrozzeria torinese allestirà quattro cabriolet differenti solo nelle proporzioni degli sbalzi anteriori e posteriori e in alcuni dettagli dell'abbigliamento. Le quattro vetture saranno tutte vendute a Roma. Quella del servizio, munita del Certificato d'Origine n°2511 emesso dall'Alfa Romeo il 25 ottobre del '47, viene im-

Aerodinamica a intuito

Nella foto. Il disegno della vettura, opera di Boano, all'epoca responsabile della carrozzeria Ghia, segue dettami aerodinamici più formali che funzionali. I fari carenati sono per l'epoca una novità quasi assoluta. Si notino l'elaborata fattura della mascherina e del paraurti. La targa è originale.

In alto a sinistra. La targhetta della Ghia, con la dicitura "Modello esclusivo", è applicata nella parte bassa delle fiancate.





matricolata nel '49 con la targa che reca ancora oggi. Una sua gemella, intanto, partecipa al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este di quell'anno, vincendo la Coppa d'Oro e l'Artistica Cerbiatta firmata da Enrico Saroldi; un premio, quest'ultimo, conferito all'auto meglio verniciata, in pratica un riconoscimento alla carrozzeria Ghia, che all'epoca vanta, per le sue fuoriserie, addirittura diciassette mani di vernice.

Delle quattro vetture costruite dalla Ghia, due verranno demolite e una verrà acquistata da un collezionista giapponese; la nostra è dunque l'unica circolante in Italia. Essa compare sulla scena del collezionismo nel 1970 a Roma, quando viene esposta all'Autosalone Barberini. Sottoposta a restauro negli anni Ottanta, dalla fine del 2011 appartiene a un collezionista piacentino, che l'anno scorso la porta a Villa d'Este e vince il primo premio nella categoria Gentleman's Sports Cars: una conferma di quanto un modello gemello aveva meritato, come accennato, nel 1947 allo stesso concorso.

Il grigio perla della carrozzeria e il rosso granata degli interni, non registrati nel certificato d'origine della Casa, rispecchiano i colori iniziali; il beige della capote, invece, è una licenza del re- ➤



Rosso su rosso

Sopra. La plancia è in alluminio ed è verniciata dello stesso colore di tutti i rivestimenti.

A sinistra. Il posacenere è ricavato nello schienale anteriore. Altri due, estraibili, sono collocati alle estremità del cruscotto.

Sotto. Notevole lo spazio a disposizione dei passeggeri posteriori.





Appiglio di sicurezza

Sopra. Sul retro dello schienale del divano anteriore sono fissate due maniglie di pelle intrecciata.

A sinistra. La capote è molto pesante e per chiuderla occorre essere in due. La linea della vettura mantiene una certa eleganza: il lunotto (in vetro) è così piccolo da rendere la visibilità posteriore quasi inesistente.

I pannelli in lega leggera della carrozzeria sono irrigiditi da un'intelaiatura d'acciaio. La struttura è robusta, ma il peso della vettura sfiora i 1500 chili



Originalità documentata

Sopra. La targhetta e la punzonatura sul monoblocco riportano il numero registrato sul Certificato d'Origine, segno che il motore non è mai stato cambiato. In alto. I cofani, quando aperti, sono sostenuti da compassi dotati di molle. Rispetto alla prima prodotta delle quattro vetture assemblate, questo esemplare ha sbalzi anteriore e posteriore più accentuati. Il profilo cromato laterale aggiunge slancio all'intera fiancata.

stauratore e forse stona un po'; in origine, probabilmente, la capote era rosso granata o nera. La carrozzeria, in pannelli di lega leggera battuti a mano, sfoggia una lavorazione e una cura delle finiture impeccabili. L'intera scocca è rinforzata da intelaiature in profilati d'acciaio che, dotate di

fori di alleggerimento in stile aeronautico, sono ben visibili all'interno dei cofani. Così assemblata, la carrozzeria risulta notevolmente robusta ma anche molto pesante: basta manovrare le enormi portiere per rendersene conto.

Imbullonata al massiccio telaio d'acciaio a longheroni e traverse, la carrozzeria è soggetta a minime deformazioni di flessione e torsione; tuttavia, per scongiurare l'apertura accidentale in marcia delle portiere, i montanti centrali, anch'essi d'acciaio, sono muniti, oltre che delle normali serrature, di "spuntoni" che si inseriscono in apposite sedi ricavate nel telaio delle portiere, bloccandone così il movimento.

I componenti dell'abbigliamento, molti dei quali realizzati con fusioni di ottone poi cromate, sono assimilabili ad autentiche sculture, coordinate nello stile e studiate nei dettagli per un montaggio perfetto. Spettacolari a questo proposito i paraurti, che però sono d'acciaio, per offrire più resistenza ed elasticità. Quello anteriore è costituito da ben sei pezzi, quello posteriore da

tre. Di grande impatto la spessa mascherina sul muso, decisamente il pezzo più déco, assieme alla cresta che sormonta il profilo sul cofano motore. I fari, carenati da schermi in vetro lavorato a righe verticali, vantano un design modernissimo ed efficace sul piano aerodinamico. Più discrete, ma stilizzate anch'esse, le luci posteriori, ridotte a dimensioni minime per non "disturbare" le morbide curve della coda. La "I" con l'inserto in plastica arancione che campeggia sul cofano del bagagliaio probabilmente è un accessorio dell'epoca che bene s'intona alla vettura.

Nell'abitacolo, rifinito con cura d'altri tempi, spiccano la pomelleria, il pulsante del clacson e la maniglia dello sportello del vano portaguanti in acetato di cellulosa lucidato a specchio. Magnifico il disegno della strumentazione, completa, graficamente chiara e con quadranti bicolore. Peccato che dia luogo a numerosi riflessi, che in determinate condizioni la rendono assolutamente illeggibile. Su tutto domina il volante con razze cromate e corona rivestita da una spirale di filo di plastica.

La guida è a destra come su tutte le Alfa Romeo "6C 2500" di ogni versione e la leva del cambio è al volante. Una volta saliti a bordo, dopo aver spalancato le ampie e pesanti portiere, si sprofonda nei divani rivestiti in pelle, comodissimi per quattro, come nei sofà di un grand hotel: un convincente invito ad abbandonare ogni velleità di guida sportiva.

CARATTERISTICHE



Motore Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea
Alésaggio 72 mm
Corsa 100 mm
Cilindrata 2443 cm³
Rapporto di compressione 7:1
Potenza 90 CV a 4600 giri/min
Valvole in testa
Distribuzione a due alberi a camme in testa
Carburatore doppio corpo invertito
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, 8 kg
Raffreddamento ad acqua, 13 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 64 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce (I e II non sincronizzate)
Leva di comando al volante
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 14/61
Pneumatici 6.00-18
Ruote a raggi, carenate.

Corpo vettura Cabriolet 2 porte, 4 posti
Telaio in acciaio a longheroni e traverse
Carrozzeria in lega leggera
con rinforzi in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
bracci trasversali, molle elicoidali,
ammortizzatori idraulici
Sospensioni post. a ruote indipendenti,
bracci obliqui, bielle trasversali,
barre di torsione longitudinali,
ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e ruota elicoidale
Serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso Passo 3000 mm
Carreggiata ant./post. 1450/1450 mm
Lunghezza 5100 mm
Larghezza 1800 mm
Altezza (capote chiusa) 1550 mm
Peso a vuoto circa 1500 kg.

Prestazioni Velocità massima 155 km/h.



Massima evoluzione

Sopra. Il 6 cilindri di 2,5 litri rappresenta l'ultima evoluzione del bialbero introdotto alla fine degli anni Venti con cilindrata di 1,5 litri e via via incrementato nella cubatura. Sopra a sinistra. La ruota di scorta occupa buona parte del bagagliaio. A lato, da sinistra. Uno dei fanali posteriori, di dimensioni alquanto ridotte; l'indicatore di direzione a bacchetta, alloggiato nel parafango anteriore; la "I" sul cofano del bagagliaio, accessorio dell'epoca.



VIVERE IN CAMPAGNA DOPO LA MONDANITÀ

Imponente coi suoi 5,1 metri di lunghezza, sfarzosamente cromata e forte di 90 CV, conobbe i fasti della Roma di fine anni Quaranta. Oggi esce solo la domenica

di Maurizio Schifano, foto di Gigi De Donato



La mole notevole e la vulnerabile carrozzeria in alluminio certo non incoraggiano a guidare questo delicato dinosauro nel traffico caotico e irrispettoso delle moderne metropoli. Ma doveva essere incredibilmente romantico, a fine anni Quaranta, circolare attorno a piazza Esedra o imboccare la via dei Fori Imperiali, come avranno avuto occasione di fare i primi proprietari, che risiedevano a Roma.

Oggi conviene optare per una strada di campagna, agevolati dall'altezza da terra notevole, dalle grandi ruote da diciotto pollici e da ottime sospensioni. Il problema semmai è la polvere, ma non per l'attuale proprietario, che usa la vettura con una certa regolarità e che, quando è sporca, semplicemente la lava senza troppi complimenti.

Impegnativa in manovra, per lo sterzo ov-

viamente molto pesante, questa grossa cabriolet si dimostra rilassante e docile a bassa velocità. Il motore, poco spinto, ha una sonorità cupa e piena e spicca soprattutto per l'elasticità. Quando occorre, però, sfodera 90 CV, che sembrano anche di più grazie a un'erogazione fluida ed entusiasmante, dovuta a un'alimentazione a dir poco generosa.

La nostra "Alfona" si dimostra abbastanza agile anche sul misto: tuttavia, nella guida sportiva, il retrotreno a ruote indipendenti con bracci obliqui tende a far perdere aderenza alle ruote causando repentine sbandate, poco controllabili dal pilota a causa della mole della vettura. ■

Cerchi da 18 pollici

Sopra. Alta da terra, grazie alle enormi ruote da 18", e dotata di sospensioni molto confortevoli per un'auto degli anni Quaranta, la "6C" non teme le strade di campagna. Pagina di fronte. L'elaborato paraurti posteriore in acciaio cromato si sviluppa su tre livelli come quello anteriore.



UN'ALFA PER Valentina

A dieci anni dalla scomparsa del grande maestro milanese ricordiamo il ruolo che l'automobile ebbe nella sua opera. Nel 1965 egli "regalò" al suo personaggio più rivoluzionario una "Giulietta Sprint"

di Alfredo Albertini

Quando si trattò di scegliere l'auto di Valentina, il personaggio che lo rese celebre in tutto il mondo, Guido Crepax non ebbe dubbi.

Doveva essere un'Alfa Romeo, anzi una "Giulietta Sprint", che incarnava non solo l'essenza dell'auto sportiva, ma era anche la più adatta a una giovane fotografa già inserita nel mondo del lavoro. Detto oggi sembra quasi banale, ma nel 1965, l'anno in cui venne creata Valentina Rosselli, era una scelta controcorrente e all'avanguardia. Valentina comparve per la prima volta nel fu-

metto "La curva di Lesmo", nel ruolo di fidanzata di un critico d'arte, Philipp Rembrandt, ovvero il supereroe Neutron.

"Papà era appassionato di automobili, ma più dal punto di vista estetico che tecnico", spiega Caterina, una dei tre figli di Guido, "e nelle sue storie metteva solo i modelli che gli piacevano. Spesso essi coincidevano con le macchine che avevamo in famiglia e fu così che Valentina si trovò proprietaria del nostro 'Maggiolone' o della nostra Honda 'Civic'. Se è stata Valentina a dare fama a Cre-

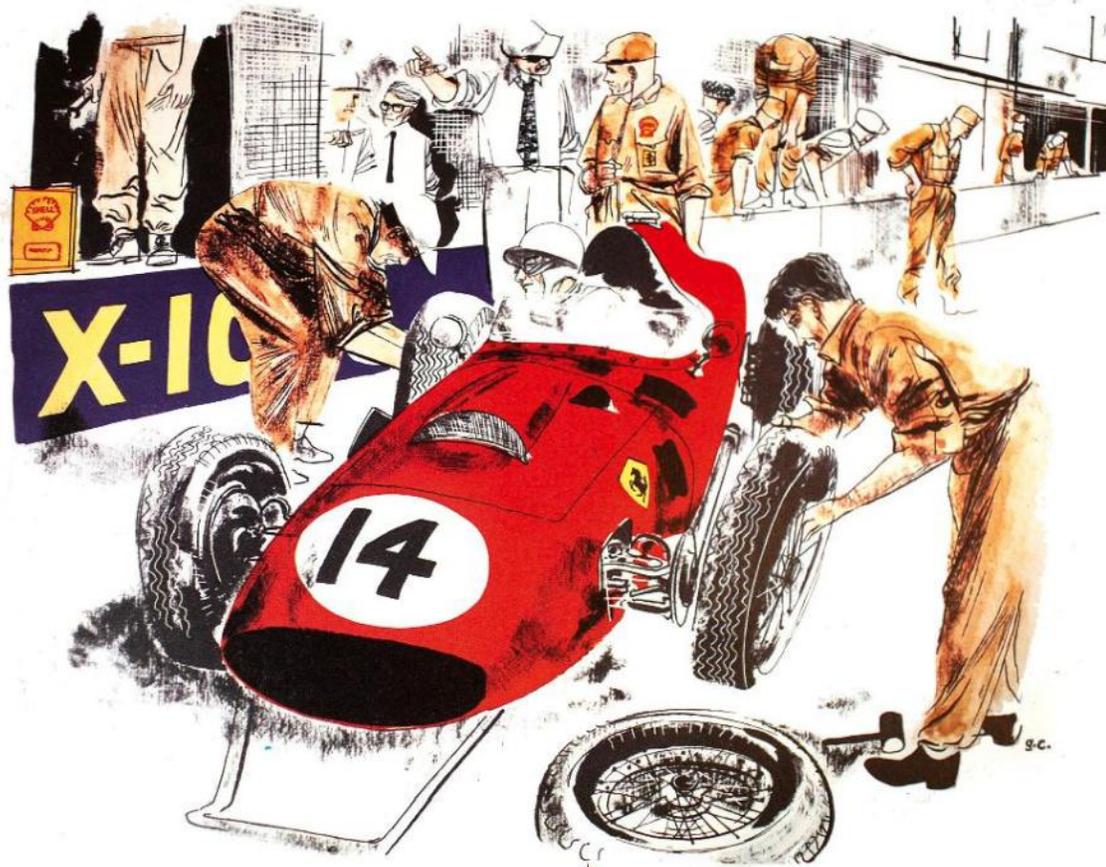
Artista poliedrico

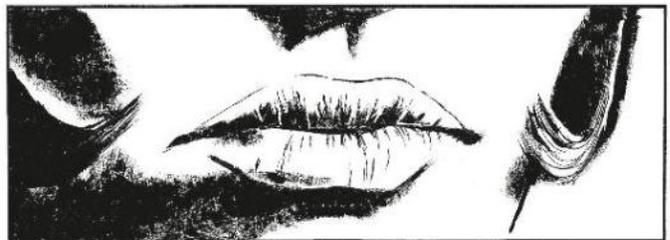
In alto. Guido Crepax (1933-2003) ritratto nel suo studio milanese nei primi anni Ottanta.

A destra. Una delle tavole realizzate per la Shell Italia a partire dal 1957 e pubblicate nel volume "Trecento all'ora" del 1960.

Sotto. La Volkswagen "Polo" nella pubblicità che vede come protagonista Marco Polo, illustrata da Crepax nel 1975.

Pagina di fronte. La prima apparizione di Valentina nel fumetto "La curva di Lesmo", pubblicato a puntate su "Linus" nel 1965.





LEI, SIGNOR REMBRANDT, PARLA MOLTO BENE L'ITALIANO!

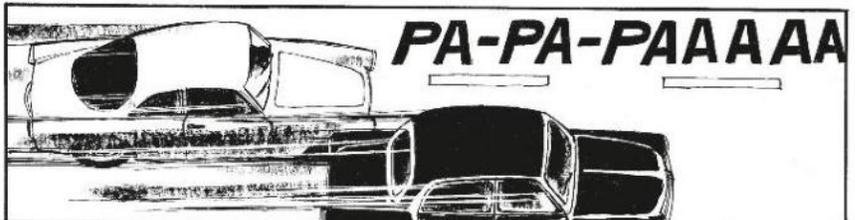
SÌ... ABBASTANZA BENE... NON È LA PRIMA VOLTA CHE VENGO IN ITALIA!



... PREGO, ... SIGNORI, ... AFFRETTARSI!



VERSO MILANO A 160 Km ALL'ORA!

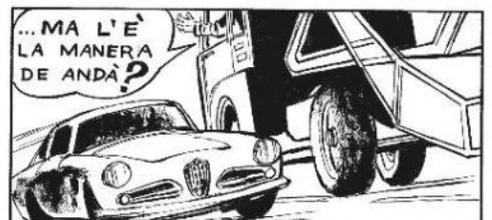


PA-PA-PAAAA



UEI BAMBINA!..

AAAAA-PA-PA-PAAA



...MA L'E' LA MANERA DE ANDA'?



ACCIDENTI, LEO! MA QUESTA VALENTINA GUIDA SEMPRE COSI'?

AH... E' UNA PAZZA COMPLETA!.. IO MI PRENDO CERTI SPAVENTI!

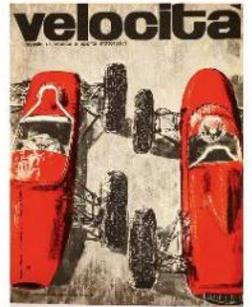
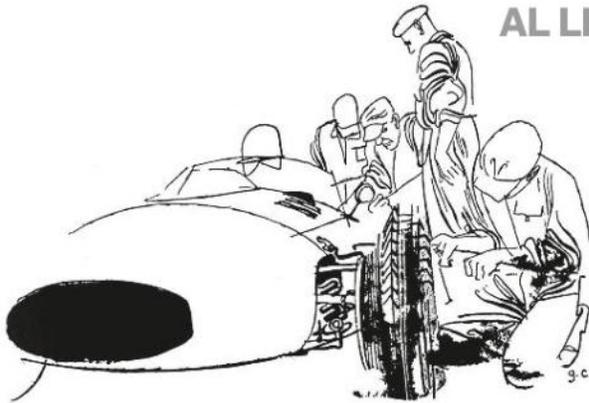


ALLORA, QUESTA SERA ANDIAMO AL NEBBIA?

GUIDO CREPAX 63

COSA DIAVOLO E' QUESTO NEBBIA?

VROOOW, ROAR, VROAP, VRRR: IL DISEGNO SI FA DINAMICO E TRASMETTE AL LETTORE IL BRIVIDO DELLA VELOCITÀ



pax, sono stati moltissimi i disegni e le storie che l'autore milanese ha realizzato senza di lei. "Nostro padre era infaticabile", ricorda Antonio, fratello di Caterina, "e ha passato l'intera vita al tavolo di lavoro. Amava le auto vistose, come la Ford 'Thunderbird', ma anche le americane degli anni Trenta e Quaranta, che compaiono, per esempio, nella storia 'L'uomo di Harlem'. Per costruire certe scene prendeva i miei modellini, li metteva sulla scrivania in un certo modo e poi li riproduceva su carta..."

Sfogliando alcune delle tavole di Valentina colpisce il senso di velocità che Crepax è riuscito a dare alle "sue" automobili, spesso accompagnate da scritte a grandi caratteri come "vrooow", "roar", "vroap", "vrrr" che facevano "sentire" il rumore al lettore coinvolgendolo ancora di più nella storia. Il poco tempo libero che aveva, Guido lo passava coi figli, per i quali aveva inventato il gioco della Formula Uno disegnando a una a una le sagome delle auto protagoniste dei gran premi dagli anni Cinquanta agli anni Novanta. Queste automobiline venivano poi appoggiate su piste di cartone, create dallo stesso Crepax, e quindi, attraverso un complesso sistema di regole che prevedeva penalizzazioni e premi, si tiravano i dadi e cominciava la gara. "Quando papà era giova-

ne era un grande fan di Nuvolari", continua Antonio, "poi, col passare degli anni, ha tifato prima per Villeneuve e in seguito per Senna. Tutti questi campioni avevano in comune le doti che gli piacevano: fantasia, coraggio e una certa spregiudicatezza".

Tra i tanti lavori di Crepax dove sono comparse le automobili ricordiamo le copertine di "Velocità", la raffinata rivista uscita tra il 1955 e il 1964 valorizzata da splendide tavole a colori dove era-

no protagoniste moto da gran premio, monoposto, ma anche vetture di serie, come le Lancia "Fulvia" e "Flavia". Da ricordare anche le straordinarie campagne pubblicitarie che realizzò prima per la Shell Italia e poi per la Dunlop. Per la marca di pneumatici inventò un'altra eroina sexy, Dunlopella, che fece sognare un'intera generazione di adolescenti.

L'eredità di Guido Crepax, scomparso a settant'anni nel 2003, è ora gestita dai figli, Caterina, Antonio e Giacomo, che conservano gelosamente il frutto del lavoro del padre, costituito da migliaia di tavole in bianco e nero e a colori e vigilano sul rispetto del copyright. Allo scopo è stato costituito l'Archivio Crepax (www.guidocrepax.it), grazie al quale l'attività di Guido rivive attraverso mostre, nuove edizioni e oggetti di design. **R**

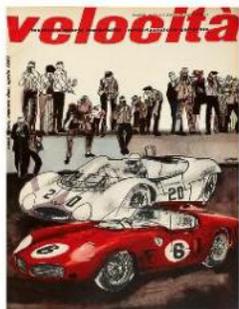
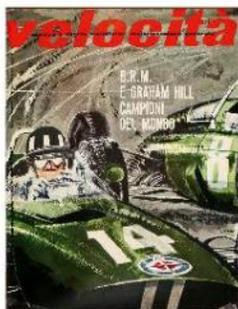
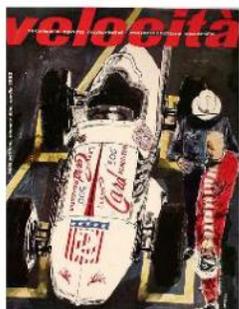


Quant'è sexy Dunlopella

Nella pagina a fianco. Tavole tratte dal fumetto "La curva di Lesmo" e, a colori, la pubblicità Dunlop del 1969, di cui vediamo un adesivo a centro pagina. Più in basso, un'illustrazione per la rivista "Velocità" della Calderini.

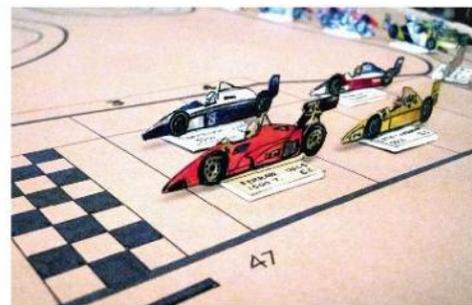
Copertine d'autore

Sotto. Crepax ha realizzato quasi tutte le copertine del bimestrale "Velocità", uscito dal 1955 al 1964. In basso. Un'altra bellissima tavola per la Shell che ritrae una Ferrari durante una sosta alla Mille Miglia.



DISEGNAVA LE F.1 PER GIOCO

A partire dagli anni Cinquanta, quando cioè ebbe inizio il Mondiale di F.1, Guido Crepax iniziò a riprodurre su cartoncino le sagome delle vetture partecipanti per poi farle correre con i figli e gli amici su piste di cartone che riproducevano quelle autentiche. Il gioco, da lui inventato, si basava sul tiro dei dadi e prevedeva coefficienti in funzione delle capacità dei piloti e della potenza delle auto. Fino al 1995 egli realizzò circa 400 monoposto, lunghe 4-5 cm, sulla cui base erano indicate caratteristiche e anno.



DUE COMPRESSE *contro la noia*

Lo chiamano "Fattore G": un compressore "volumetrico" che pompa aria nei cilindri e permette a un "1800" di spingere quasi come un "2800". Il piacere di guida tocca l'orgasmo sul misto, assecondati da freni potenti e con ABS, uno sterzo preciso e sospensioni dure quanto basta. Due i modelli: quello a trazione anteriore e quello "sparafangato" e con trasmissione integrale "Syncro"

di Marco Di Pietro, foto di Thomas Maccabelli





Restaurata e conservata
Nella foto. Da sinistra, la "Golf GTI G60" di Ermanno Mastandrea, restaurata a nuovo con una spesa di circa 16.000 euro, e la "Golf G60 Rallye" di Cristian Romeo, vettura conservata in modo impeccabile.



C

ompressore: ecco la parola magica che fa la differenza fra le nostre "G60" e tutte le altre "Golf", compresa la mitica "GTI". Differenza di prestazioni prima di tutto; di importanza collezionistica in secondo luogo, perché parliamo di macchine all'epoca esclusive e oggi ancor più rare (nel caso particolare della "G60 Rallye", è più giusto dire "esclusivissime" e "rarissime").

La "Golf GTI G60" del nostro servizio, 1,8 litri di cilindrata, 160 CV, trazione anteriore, appartiene al piemontese Ermanno Mastandrea, 53 anni, dipendente della multinazionale Barilla. Questi, nel 1990, aveva già posseduto una "G60", ma se l'era goduta poco, perché gli era stata rubata quasi

subito. Dieci anni dopo, nel 2001, a Mastandrea torna la voglia della "Golf G60": la cerca, la trova, la compra. La carrozzeria è sana, il contachilometri segna 200.000, prezzo concordato 3.500.000 lire. Ma non finirà qui...

La rossa "G60 Rallye" monta lo stesso motore della "G60", ma si distingue da questa per i parafranghi allargati e, soprattutto, per la trazione integrale "Syncro". Appartiene al trentasettenne Cristian Romeo, anch'egli piemontese, capo salone di una concessionaria Audi con un debole per le sportive tedesche (quasi un dovere, dato il suo lavoro). La "Golf Rallye" fu studiata per offrire una buona base di partenza per le "Golf" destinate alle corse. Rimase in produzione fra il 1989 e il 1990, quanto bastò per sfornare i 5000 esemplari necessari per l'omologazione in Gruppo A, anche se le scorte di magazzino si esaurirono soltanto nel 1991, perché non era facile piazzare questa "Golf" dal prezzo all'epoca stratosferico: 40.257.000 lire. La "G60 Rallye" di Romeo è assolutamente come mamma Volkswagen la fece, tutta originale, con 90.000 km all'attivo percorsi quasi tutti dal primo proprietario.

La "GTI G60", invece, è stata restaurata a nuovo. Forse non ce n'era bisogno, forse si poteva aspettare, ma Mastandrea è di quelli che se comprano una macchina è per sempre, perciò vuole che sia perfetta, costi quel che costi. Non erano tollerabili quei difettucci che fanno la dif-

Non dichiara i cavalli

Sopra. Molte curve da pennellare e brevi rettilinei dove tirare le marce: è su queste strade che la "Golf GTI G60" sa dare al pilota la massima soddisfazione di guida.

Sotto. Gli ammortizzatori Bilstein assicurano un assetto rigido che tuttavia non compromette il confort. Assai discreta la livrea, che non lascia presagire le prestazioni di cui questa vettura è capace.



CARATTERISTICHE

La "GTI G60" può già beneficiare del bollo e dell'assicurazione ridotti. I costi dei ricambi sono accessibili

Ammantata di discrezione

A destra. Le targhette "G60" sulla mascherina e sulla coda sono il solo elemento distintivo.

Sotto. Il design della plancia è un po' teutonico, come su altri modelli Volkswagen dell'epoca. Il climatizzatore è di serie.



Motore Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea
Cilindrata 1781 cm³
Rapporto di compressione 8:1
Potenza 160 CV DIN (118 kW) a 5600 giri/min
Coppia 225 Nm (22,9 kgm) a 4000 giri/min
Distribuzione con 2 valvole per cilindro
Un albero a camme in testa (cinghia), punterie idrauliche
Compressore "G", intercooler aria/aria
Impianto di alimentazione a iniezione Bosch
Accensione elettronica
Catalizzatore a tre vie con sonda lambda
Lubrificazione a carter umido
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio manuale a 5 marce
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco, comando idraulico
Pneumatici 205/50 VR 15
Cerchi in lega leggera 6J/15.

Corpo vettura Berlina 5 porte, 5 posti
Carrozzeria portante
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali con montanti telescopici (Schema McPherson), molle elicoidali
Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali
Barra stabilizzatrice ant. e post.
Ammortizzatori idraulici
Freni a disco, anteriori autoventilati, ABS
Scatola guida a cremagliera con servosterzo
Capacità serbatoio carburante 55 litri.

Dimensioni e peso Passo 2479 mm
Carreggiata ant. 1435 mm - post. 1437 mm
Lunghezza 4035 mm - larghezza 1620 mm
Altezza 1360 mm - Peso a vuoto 1065 kg.

Prestazioni Velocità 220 km/h
Accelerazione 0-100 km/h 7,5 secondi.



ferenza fra un "usato" e una "storica" da collezione, come per esempio la verniciatura opacizzata, i cerchi non originali, le guarnizioni delle plastiche esterne scolorite... Mast Andrea ha voluto che la macchina fosse smontata completamente, dopodiché ha fatto revisionare il motore e il compressore dallo specialista britannico Jabbasport di Peterborough, ha ripulito e zincato tutta la bulloneria, revisionato la parte ciclistica, sempre assistito dal suo amico e meccanico di fiducia Marco Riccardi di Castiglione Torinese. La carrozzeria è stata riverniciata, le guarnizioni di plastica e il parabrezza sono stati sostituiti, gli interni sono stati sottoposti a un'approfondita pulizia. I cerchi "fasulli" sono stati sostituiti con un set di BBS ▶

Meccanica superdotata

Da sinistra, in senso orario. Le ruote BBS originali che l'attuale proprietario ha montato al posto di quelle apocriefe montate in precedenza; gli interni sono di ottima qualità e non presentano tracce di usura; ben visibile, nel vano motore, il compressore volumetrico "G60". ABS e differenziale autobloccante elettronico fanno parte della dotazione di serie.



Destinata alle preparazioni sportive, ostenta senza pudore la sua vocazione corsaiola: la "Rallye" andava forte. Ma sulla sua strada incontrò la Lancia "Delta Integrale"



originali. Tutta l'operazione è costata intorno ai 16.000 euro: più o meno il prezzo che la macchina aveva da nuova, 32 milioni di lire.

Mastandrea e Romeo rappresentano l'avanguardia di un filone del collezionismo che si sta diffondendo in Europa fra gli appassionati nati dopo il 1960: quello per le versioni sportive della "Golf". Tutto è cominciato con la "GTI" prima serie, per poi estendersi ai modelli successivi. Ne sa qualcosa il VW Golf Club Italia, che vanta un numero sempre crescente di iscrizioni e organizza raduni che assumono a volte l'aspetto delle adunate oceaniche. Le ragioni sono molteplici: le varie "Golf GTI", "G60", "Rallye" e "VR6" sono vetture affidabili, potenti, piacevoli da guidare e, ciò che non guasta, per niente vistose ("Rallye" a parte). La scelta dell'understatement, azzeccata all'epoca, è ancor più apprezzata oggi.

La piacevolezza di guida di una "G60" va gustata su una strada di montagna. Tutto concorre ad appagare il pilota: la coppia corposa, l'elasticità, la disponibilità di potenza a tutti i regimi di rotazione. Metti la quinta a 1000 giri e la tieni fino a 5000, con una progressione sempre vigorosa, perché il compressore spinge come un for-

Integrale a modo suo

Nella foto. La "G60 Rallye" è penalizzata dal peso e dallo schema della trazione integrale, con differenziale centrale e giunto Ferguson, accoppiato a una frizione a controllo elettronico che entra in azione trasferendo parte della coppia alle ruote posteriori, ma senza dosarlo: o 26 per cento o niente. Per sfruttare a fondo le prestazioni della vettura, bisogna conoscerne le reazioni.



CARATTERISTICHE

Nera, rossa o metallizzata

A destra. Il logo "Rallye" sul portellone. La vettura era disponibile in due tinte pastello e altre tre metallizzate. Ricca la dotazione di serie.



sennato fin dai giri più bassi. Le doti del motore sono esaltate da tutto il resto: telaio impeccabile, assetto della vettura rigido al punto giusto, ruote anteriori sempre ancorate all'asfalto, sterzo pronto e preciso, freni potenti ed efficacemente assistiti dall'ABS.

Più di vent'anni dopo, la "GTI G60" è sempre un'avversaria ostica, anche per le sportive di oggi. Compatta, leggera come soltanto le auto di vent'anni fa potevano essere (1000 kg circa), non "strozzata" dal catalizzatore, dichiara 160 CV ma ne dimostra 200 (oggi compri macchine da 200 CV che sembra ne abbiano la metà).

La "G60 Rallye", pur concepita per le competizioni, a nostro parere non è altrettanto gradevole. Il peso e gli attriti dalla trasmissione 4x4 la penalizzano sull'asciutto. Non solo: la trazione "Syncro" non è un capolavoro di efficacia, niente a che vedere, per dire, con la trasmissione della Lancia "Delta Integrale", che infatti la surclassava nelle competizioni (le migliori preparazioni dell'epoca arrivavano a spremere dalla "Golf G60 Rallye" 270 CV; la "Delta Integrale" andava ben oltre...). In pratica la "Rallye" si comporta come una normale trazione anteriore, che tende con decisione a un ➤



Belli ma non troppo

Sopra. I cerchi in lega leggera sono di serie. Il design a nostro parere è meno attraente di quello dei cerchi BBS montati sulla consorella a due ruote motrici.

Motore Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea
Cilindrata 1763 cm³
Rapporto di compressione 8:1
Potenza 160 CV DIN (118 kW) a 5600 giri/min
Coppia 225 Nm (22,9 kgm) a 4000 giri/min
Distribuzione con 2 valvole per cilindro
Un albero a camme in testa (cinghia), punterie idrauliche
Compressore "G", intercooler aria/aria
Impianto di alimentazione a iniezione Bosch
Accensione elettronica
Catalizzatore a tre vie con sonda lambda
Lubrificazione a carter umido
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione integrale "Syncro" a inserimento automatico (giunto viscoso)
Cambio manuale a 5 marce
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco, comando idraulico
Pneumatici 205/50 VR 15
Cerchi in lega leggera 6J/15.

Corpo vettura Berlina 3 porte, 5 posti
Carrozzeria portante
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali con montanti telescopici (Schema McPherson), molle elicoidali
Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali
Barra stabilizzatrice ant. e post.
Ammortizzatori idraulici
Freni a disco, anteriori autoventilati, ABS
Scatola guida a cremagliera con servosterzo
Capacità serbatoio carburante 55 litri.

Dimensioni e peso Passo 2479 mm
Carreggiata ant. 1435 mm - post. 1437 mm
Lunghezza 4035 mm - larghezza 1700 mm
Altezza 1400 mm - Peso a vuoto 1195 kg.

Prestazioni Velocità 209 km/h
Accelerazione 0-100 km/h 8,6 secondi.



Pelle ma non dappertutto

Sopra e a lato. I rivestimenti interni sono in pelle con inserti, nella fascia centrale dei sedili, in tessuto di ottima qualità (oggi difficile da trovare).

Più a destra in alto. Il vano motore: molte le analogie con quello della "G60"



Avete mai avuto un'esperienza di guida con una normale "Golf GTI"? Ecco, la "G60" non è molto diversa ma va ancora più forte. E nel misto è anche meglio della "Rallye"



Buona per la famiglia

A sinistra. La "GTI G60" del nostro lettore Mastandrea è a cinque porte, ma il modello era disponibile anche con carrozzeria a tre porte, probabilmente la preferita dai collezionisti. Per entrambe la quotazione è di 4000 euro.

Pronta per essere elaborata

A destra. La "Rallye" era disponibile soltanto a tre porte, come era logico per una vettura destinata alle competizioni. I parafranghi allargati in lamiera (oggi introvabili) e le minigonne venivano montati di serie per essere anch'essi omologati.



Un lavoro ben fatto

A sinistra. Ermanno Mastandrea, 53 anni, può vantarsi di possedere una "GTI G60" che probabilmente non ha eguali in Europa. Ma il restauro gli è costata più di 16.000 euro.

Il conservatore

A destra. Cristian Romeo, 37 anni, ha avuto la fortuna di mettere le mani su una "Rallye Golf" assai ben conservata e con soli 90.000 km. La vettura, mai incidentata, monta un climatizzatore aftermarket dell'Autoclima specifico per questo modello. Costava ben 2,5 milioni di lire montaggio escluso.



sano sottosterzo. Quando interviene la trazione posteriore, cosa che avviene in modo piuttosto brusco, s'innescia un improvviso sovrasterzo difficile da controllare se il pilota non è smaliziato.

Fra la "GTI G60" e la "G60 Rallye", è naturalmente la seconda a spuntare quotazioni più elevate (Ruoteclassiche la valuta 7000 euro): in primo luogo perché anche da nuova costava un'enormità, in secondo luogo per la trazione integrale; terzo, è rara: ne sono state costruite 5000 e di queste soltanto 300 sono state vendute in Italia. Ben diversi i numeri della "GTI G60", vettura costruita in decine di migliaia gli esemplari, di cui 2000 arrivati in Italia tramite la rete ufficiale dell'Autogerma. Ciò significa, d'altro canto, che è più facile scegliere un bell'esemplare, perché se ne trovano sempre molti da esaminare. Gli esemplari sicuramente da scartare sono quelli - non pochi - sottoposti a tuning secondo l'usanza dei "tedeschi di provincia". Eventuali riparazioni o sostituzioni di organi meccanici e di carrozzeria, invece, non devono spaventare. I pezzi si trovano e i prezzi sono generalmente allineati con quelli delle "Golf" di ultima generazione. **R**

"G" COME COMPRESSORE

UNA NUOVA SPINTA CON 700 EURO

Il compressore delle "Golf G60" è di tipo volumetrico, ciò significa che viene azionato meccanicamente dal motore, diversamente dal turbocompressore che invece sfrutta la pressione dei gas di scarico. Il tipo utilizzato dalla Volkswagen è stato chiamato "G" per la forma della camera di compressione. I compressori "G" hanno dato luogo a qualche lamentela. Noi abbiamo notizia di revisioni effettuate intorno ai 100.000 km, che può essere considerato un traguardo accettabile. La revisione costa sui 350 euro; un compressore nuovo si acquista con 700-750 euro.



Sale la febbre per le "Golf"
Nella foto. Come per tutte le "Golf" sportive, le valutazioni di mercato della "G60" e della "Rallye" sono in ascesa. Nei prossimi cinque anni potrebbero lievitare anche del 100%. Identica probabile rivalutazione per le "VR6", oggi ancora trascurate in Italia.



L'UNIONE FA LA

forza

L'idea è buona: creare una struttura al servizio dei soci per favorire la conservazione, il restauro e l'utilizzo delle vetture degli iscritti. C'è più tempo per divertirsi e si riducono le preoccupazioni. Risultato: 8900 tesserati, con 17.000 autovetture e 2500 motociclette

di Marco Di Pietro



La vigilia del raduno

In questa pagina. I soci eseguono gli ultimi ritocchi alle loro vetture prima della manifestazione. Il bello di queste giornate al Classic Club Garage è ritrovarsi fra amici, animati dalla stessa passione. Tutti sono disposti a darti una mano e a spiegarti le procedure migliori per eseguire alla perfezione i piccoli interventi di manutenzione.



Ci sono due modi di vivere l'auto storica: da una parte la passione personale, intesa come un rapporto a due tra il collezionista e le sue automobili; dall'altra la passione di gruppo, cioè la sua condivisione (delle gioie ma anche dei dolori) con gli amici. Il Classic Club Italia è sorto con questo scopo e si è dato un'organizzazione volta a favorire la gestione e l'uso dell'auto storica che non ha precedenti nel nostro Paese.

Dal punto di vista culturale l'associazionismo ha radici antiche anche in Italia. Già nei primi anni Sessanta troviamo su Quattroruote i resoconti dei raduni di auto storiche, cui partecipavano spesso le macchine del direttore e fondatore Gianni Mazzocchi (fra queste, la Gardner et Serpollet a vapore del 1906 che ancora oggi appartiene alla Collezione Quattroruote). All'epoca erano considerate storiche solo le macchine anteguerra (e neanche tutte) e gli appassionati del settore erano uno sparuto gruppo di intenditori e di studiosi della storia dell'automobile. Solo negli anni Ottanta la passione per il recupero di macchine che il progresso aveva messo fuori gioco ha assunto dimensioni popolari, fino a diventare fenomeno di costume.

In Italia, tuttavia, siamo ben lontani dallo spirito dei collezionisti inglesi, precursori in materia di conservazione e restauro delle auto storiche. Nei club britannici gli iscritti realmente vivono in gruppo la loro passione. I raduni, le scampagnate



e le manifestazioni sportive o turistiche sono occasioni di divertimento e, nello stesso tempo, promozione dell'hobby del motorismo storico. Le sedi dei club sono centri nevralgici ove i soci si scambiano informazioni, trovano documentazioni tecniche, libri e anche servizi per la gestione degli aspetti burocratici. Agevolati da una legislazione più permissiva che in Italia, spesso sono anche dotate di attrezzate officine che, in alcuni casi, sono diventate celebri centri di restauro.

Sul modello dei club britannici, nel nostro paese il Classic Club Italia cerca di essere tutte queste cose. Ne parliamo perché vorremmo che fosse d'esempio per altri club, convinti che la diffusione di questa cultura possa essere di grande aiuto allo sviluppo del motorismo storico. Che la formula del Classic Club Italia funzioni lo dicono i numeri: oltre 17.000 le automobili, 2500 le moto, 8900 le tessere rilasciate ai soci, sparsi in ogni regione d'Italia (parecchi persino all'estero).

La realtà del Classic Club Italia testimonia un impegno impostato e condotto con efficacia fin dall'inizio. L'anima del sodalizio è Leo Pittoni, ex rallyman di notevole spessore e da sempre appassionato di auto storiche, noto anche per aver fondato negli anni Ottanta il Bianchina Classic Club, dedicato alla piccola Autobianchi. Il Classic Club Italia nasce nel 1994 per iniziativa di alcuni soci del Bianchina Classic Club, con lo scopo di accogliere appassionati proprietari di vetture di tutte

le marche e di costituire un registro. Il fondatore Leo Pittoni è oggi presidente onorario e conservatore del Registro Storico, mentre la carica di presidente effettivo è stata assunta, dal 2008, da Domenico Semprini.

Il successo del Classic Club Italia è merito in gran parte della sua struttura organizzativa, che consente agli associati di ottenere certificazioni, attestati, agevolazioni assicurative e tutta l'assistenza possibile per risolvere eventuali problemi burocratici. Ma per il resto è la partecipazione che conta. Vi sono molti sodalizi in Italia che raccolgo- ➤

La famiglia Autobianchi

Sopra. Il garage ospita la collezione del Bianchina Classic Club, con tutte le versioni della popolare utilitaria, compresa la replica di una "Jolly" (cui Ruoteclassiche dedicò un servizio nel settembre 2006), alcune biciclette Bianchi, parti di ricambio e una ricca documentazione.

Sotto. Cambio ruota per la Bentley "S Type" di un socio in vista di una lunga trasferta.





C'È ANCHE IL REGISTRO PER PERIZIARE E CERTIFICARE

Fa parte integrante del club il Registro Storico Italiano Classic, coordinato da un conservatore con specifiche esperienze tecniche e tre commissari tecnici che eseguono anche perizie assicurative per il Nord, il Centro ed il Sud Italia. Prima di dare il consenso all'iscrizione di un veicolo, infatti, il commissario tecnico visiona la vettura e si accerta che questa sia effettivamente destinata a un uso amatoriale e collezionistico e non al trasporto quotidiano. Rigore e serietà, in questo campo, sono dovuti nei confronti delle società assicuratrici che, in caso di truffa, potrebbero non rinnovare le convenzioni particolarmente agevolate con i soci del Classic Club Italia. A questo scopo, salvo poche eccezioni, il Registro Storico accetta solo veicoli con più di 30 anni. Il limite dei 25 anni è ammesso nel caso di automobili di elevato interesse storico.

no un gran numero di iscritti ma scarsa partecipazione. Risultato: ai raduni partecipano i soliti quattro gatti e sono in pochi a dare un contributo alla gestione e alla organizzazione. Al contrario, il Classic Club Italia è caratterizzato da un'effervescenza partecipativa eccezionale, continuamente stimolata da iniziative, idee e proposte.

La sede è a Cassolnovo di Vigevano, provincia di Pavia, in una struttura che ha dimensioni inconsuete per un club di auto storiche: ben 1200 metri quadrati coperti e 6000 di terreno piantumato che una società ha concesso in affitto al club. A Cassolnovo si trovano gli uffici della segreteria presidiati da tre persone, una fornitissima biblioteca composta da testi su automobili e motociclette e da manuali d'uso utili per il restauro e la manutenzione.

Nell'ambito del Classic Club Italia opera una struttura di servizio chiamata Classic Club Garage. Essa consiste in un parcheggio coperto dove i soci hanno la possibilità, a costi agevolati e concordati con la società proprietaria della struttura, di ricoverare ed eseguire piccole manutenzioni sulle proprie vetture. Nel caso occorrono interventi più qualificati e complessi, vi è il supporto tecnico di una officina attrezzata con un meccanico esperto che opera nella stessa sede.

Fra i veicoli ospitati nel Classic Club Garage ve ne sono quattro che possiamo definire "di servizio" e che sono significativi dell'attenzione ver-

Col contributo di tutti

In questa pagina. Dall'alto in senso orario: un salottino realizzato coi divani posteriori di una "Bianchina" e di una Fiat "500"; un pranzo sociale al Classic Club Italia; la distribuzione dei regali di Natale; l'immane grigliata sul prato davanti alla sede di Cassolnovo (PV); si conversa e si sfogliano riviste nella biblioteca del club. A disposizione dei soci c'è, naturalmente, una collezione completa di Ruoteclassiche.

so gli associati. Il primo, un'Autobianchi "A112 Elegant", viene tenuta a disposizione come "vettura storica di cortesia" per chi, volendo partecipare a una manifestazione, non può disporre della propria vettura perché guasta o in restauro. Il secondo è un pulmino Volkswagen, utilizzato per il trasporto dei soci e di materiali ai raduni, alle fiere o alle mostre. Il terzo è un carro attrezzi

per l'assistenza e il recupero dei mezzi in avaria. Il quarto è... una roulotte "Graziella", di quelle in vetroresina, leggere, aerodinamiche e indistruttibili, che durante le manifestazioni viene adoperata dalla segreteria come base logistica itinerante.

Non solo. La struttura di Cassolnovo ospita anche il "Bianchina Museo", gestito dal gemellato Bianchina Classic Club, dove sono raccolti in esemplare per ciascuno dei sedici diversi modelli prodotti della "Bianchina", oltre alle documentazioni dell'epoca e a un gran numero di oggetti provenienti dalla smantellata Casa di Desio, fra cui parecchi ricambi originali

Al Classic Club Italia c'è sempre qualcosa che bolle in pentola: sempre attenti a venire incontro alle esigenze di tutti, i soci propongono, programmano e organizzano in continuazione. Vi sono raduni che impegnano l'intero weekend, altri si svolgono dalla mattina alla sera. Un paio di volte l'anno, a fine primavera e in autunno, i raduni assumono il sapore del viaggio turistico e occupano un'intera settimana. Con questo sistema, i soci del



Classic Club Italia hanno girato l'Europa visitando - soltanto negli ultimi anni - Spagna, Francia, Croazia, Corsica, Sicilia, Sardegna, Puglia, Grecia, Germania e Austria. Si tratta di viaggi impegnativi tanto per le vetture d'epoca, chiamate a percorrere anche 2000 chilometri, quanto per l'organizzazione, cui spetta un compito delicato: fare in modo che tutto fili liscio. A questo scopo il viaggio viene prima "testato" da un socio, che compila il road book da consegnare ai partecipanti. Questo road book riporta, oltre alle strade da percorrere, le indicazioni turistiche, i luoghi di interesse o panoramici, eventuali curiosità. Già, perché in questi casi non si procede in carovana: qui ogni partecipante gestisce il proprio tempo come preferisce. Prefissati sono soltanto i pranzi, i pernottamenti e alcune visite di gruppo. Per chi lo desidera si organizzano divertenti prove

Insieme per divertirsi

In alto. Vetture dei soci in mostra davanti alla sede del club.

Qui sopra. Il carro attrezzi e l'"A112" di servizio. Primo a destra, Leo Pittoni, fondatore del Classic Club Italia.

Sotto. Un pulmino Volkswagen in stile beat generation.



di abilità (in auto o con altri mezzi) con classifica e premiazione. Mediamente, durante un anno, vengono messi in calendario una trentina di eventi, anche monomarca, in modo che ogni associato possa trovare quello che più si adatta alle proprie esigenze. In autunno viene organizzata una sfilata di eleganza in una località turistica, con votazione da parte del pubblico e degli stessi partecipanti.

La sede del Classic Club Italia, abbiamo detto, è presso Pavia, ma i suoi delegati sono presenti in varie Regioni, sia per collaborare alle manifestazioni locali, sia per vagliare le domande dei nuovi soci. In una quarantina di casi il Classic Club Italia si è gemellato con club locali preesistenti; unico requisito avere almeno venti soci.

Curioso il fatto che il Classic Club Italia vanti molti tentativi di imitazione ma nessuno riuscito. Peccato, noi vorremmo dieci, cento, mille club come questo. Per dare impulso e sostegno al collezionismo e alla conservazione. Certo, la legislazione italiana non aiuta: creare una struttura al servizio dei soci potrebbe essere scambiata come un'attività con finalità di lucro, il che non è affatto negli intendimenti del Classic Club Italia. Utilizzare un'officina per piccole riparazioni significa scontrarsi con le farraginose e complesse normative sulla sicurezza e sul rispetto ambientale. Significa per esempio avere il supporto di un meccanico professionista esterno, dal momento che la legge italiana non consente il "fai da te".

FRENA IL PREZZO

SCEGLI DI ABBONARTI A RUOTECLASSICHE



12 NUMERI SOLO
€ **48,90**
(+ € 3,90 di contributo spese spedizione)
ANZICHÉ € 62,40

Se vuoi fare il pieno di convenienza scegli le abbinate!

SCONTO 31% 12 numeri di Ruoteclassiche + 12 numeri di Quattroruote
€ ~~122,40~~ per te € **84,70**
(+ € 3,90 di contributo spese spedizione)

SCONTO 26% 12 numeri di Ruoteclassiche + 4 numeri di Quattroruote
€ ~~86,40~~ per te € **63,60**
(+ € 3,90 di contributo spese spedizione)

ABBONATI OGGI STESSO PER RISPARMIARE E VINCERE!

Compila e spedisce la cartolina allegata, o collegati al sito <http://store.edidomus.it> o telefona oggi stesso al

Numero Verde
800 001199

lunedì/venerdì
ore 8.45 - 20.00
sabato
ore 8.45 - 13.00

PARTI CON LE EMOZIONI

PARTECIPA AL CONCORSO "VINCI IL TUO SOGNO"

**Puoi vincere una scattante Peugeot 208 GTi
o realizzare il sogno di vivere le emozioni dei piloti di Formula 1 e Gran Turismo!**

Immagina di indossare casco e tuta, di calarti nell'abitacolo e di lasciarti avvolgere dal rombo del motore. Un esperto istruttore di guida ti assisterà per tutta la durata della prova in pista insegnandoti le migliori tecniche di guida sportiva. Tra accelerate, staccate e inserimenti fulminei vivrai in tutta sicurezza - grazie alla professionalità dell'organizzazione PURESPORT - un'esperienza unica e indimenticabile, ad alto tasso di adrenalina.



PEUGEOT

**1°
PREMIO**

Peugeot 208 GTi

L'interpretazione contemporanea del mito GTi. Motore 1.6 16 V THP 200 CV, cambio a 6 rapporti ravvicinati, coppia massima di 275 Nm e una potenza massima di 147 kW con un peso di soli 1160 kg. Da 0 a 100 km/h in meno di 7 secondi, da 0 a 1000 m in 27 secondi. Volante di dimensioni ridotte e touchscreen da 7 pollici, una sportiva scattante e prestazionale.
(completa di messa su strada e tasse IPT)

IMMAGINI INSERITE A SCOPO ILLUSTRATIVO

Pilota di Formula 1 per un giorno sul circuito di Monza.



**2°
PREMIO**

Impossibile ma vero. Con l'abbonamento a Quattroruote puoi vincere qualcosa di molto più raro e prezioso dei soliti premi: il privilegio di percorrere 10 giri di pista al volante di una monoposto di Formula 1, dopo una mattina di training su una vettura di Formula 3. Emozioni a mille, ricordi indelebili, sicurezza garantita dagli esperti Puresport.



**Un giorno da pilota
sul circuito
di Quattroruote.**

**Dal 3° al 27°
PREMIO**

Alla guida di una Ferrari 430 o di una Lamborghini Gallardo, costantemente affiancato da un istruttore che ti svelerà i segreti dei piloti professionisti, potrai immedesimarti con i campioni GT e fare tua per sempre un'esperienza esclusiva che tutti ti invidieranno.

PURESPORT
Driving Experience.

I corsi di pilotaggio sono organizzati da PURESPORT Driving Experience



Garanzia di qualità

Sopra. Il marchio "Vetture Speciali" caratterizzava i modelli più esclusivi della Casa torinese.

Nella foto. Il nostro esemplare ha la guida a destra ed era probabilmente destinato al mercato britannico. Immatricolato in Italia, conserva la targa originale di Como.

Particolarmente esclusivi, un padiglione luminoso, ricche cromature su colori quasi sempre metallizzati: con pochi, efficaci accorgimenti la Fiat "1200 Granluce" prende le distanze dalla "1100/103" da cui deriva e va a occupare una posizione ben più altolocata nella gerarchia della gamma Fiat.

Chi non se ne intende potrebbe scambiare per una versione fuoriserie, di quelle che all'epoca si ispiravano al glamour americano esploso a metà degli anni Cinquanta. In realtà si tratta di un modello regolarmente nel listino Fiat, presentato al Salone di Torino del 1957 e prodotto in due serie, la prima fino al 1959 e la seconda tra il 1959 e il 1960. Nella gamma c'era anche la "Trasformabile", cioè la versione scoperta che divenne poi la "1200 Cabriolet" con una linea tutta nuova.

La scocca della "1200 Granluce" era assemblata a Mirafiori, ma l'allestimento veniva eseguito con cura artigianale nel reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto, lo stesso dal quale erano uscite l'omonima versione della "1900", lussuosa coupé a 4/5 posti, e le sportive "1100/103 TV" berlina e "Trasformabile". La grande Fiat di allora si preparava a cavalcare da conquistatore il boom economico con una gamma capace di occupare ogni nicchia di mercato, persino quella della "fuoriserie".

Nella primavera del 1958, quando venne commercializzata, la "1200 Granluce" costava 1.250.000 lire; nello stesso periodo il prezzo della "1100/103 D" era di 1.000.000 di lire. Ciò poneva la lussuosa "Granluce" quasi in concorrenza con la Lancia "Appia" (1.348.600 lire) e con l'Alfa Romeo "Giulietta" (1.375.000 lire).

Oggi, nel mondo delle "storiche", le differenze di prezzo sono molto più marcate: la Fiat "1200 Granluce" è quotata 5000 euro, contro gli 8000 dell'"Appia" e gli 11.000 della "Giulietta". La "Granluce" è ➤



SI DAVA *certi toni!*

La linea della "1100", l'eleganza della fuoriserie. Merito della verniciatura bicolore, di ritocchi al padiglione e di finiture molto curate, eseguite al reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto. Motore "1200", 55 cavalli, velocità 140 all'ora

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi





Niente di avvolgente

Sopra. Il sedile anteriore a panchetta è ben conformato, ma poco adatto alla guida brillante consentita da questa vettura.

Al centro. Il divano posteriore è molto comodo per due.

A destra. Utile la rete portacarte sullo schienale anteriore.

Il rivestimento in finta pelle era optional; quello di serie era in panno e finta pelle.

comunque un modello da conservare in quanto raro. L'esemplare del nostro servizio appartiene dal dicembre 2010 all'avvocato Giuseppe Goffo di Torino, collaboratore e consulente di Ruoteclassiche, e ha caratteristiche che la rendono unica: fa parte della prima serie, ha la guida a destra ed è equipaggiata con proiettori Lucas anziché Carello.

Evidentemente era destinata al mercato britannico, invece fu venduta in Italia e immatricolata con la targa Como, che ancora monta. Concepita anche per sostituire la

"1100/103 E TV", rispetto a questa la "1200 Granluce" vanta una sola novità tecnica di rilievo: l'aumento della cilindrata da 1089 cm³ a 1221 cm³ (cubatura che sarà adottata sulla "1100 D" del '62), ottenuta con un aumento dell'alesaggio da 68 a 72 mm. La potenza sale da 53 a 55 CV, ma l'erogazione dei cavalli è più gradevole e le prestazioni guadagnano in brillantezza.

Il corpo vettura è invece quello della "1100/103 D", presentata nell'ottobre del '57, rinnovato però nella linea del padiglione, più basso, squadrato e con un



L'autoradio nel cassetto

A destra. Il proprietario si è procurato l'autoradio originale, una Blaupunkt a valvole, che all'epoca veniva offerta come optional a 55.000 lire. L'apparecchio non è stato ancora montato ma, come la foto dimostra, è destinato a occupare l'intero vano portaoggetti.



tegolo sul lunotto. Le superfici vetrate, con spesse cornici cromate, sono più ampie, in coerenza con la denominazione "Granluce", e i finestrini anteriori sono dotati di inediti deflettori orientabili; sui gocciolatoi sono avvitati larghi profili cromati, piegati fino a coprire anche le battute delle porte; sui montati posteriori sono fissate eleganti piastre zigrinate in alluminio anodizzato (un padiglione identico, spogliato progressivamente delle cromature, sarà adottato dalla "1100 Special" del 1960 e dalle successive "D" del 1962 ed "R" del 1966). Le portiere sono incernierate anteriormente, si aprono

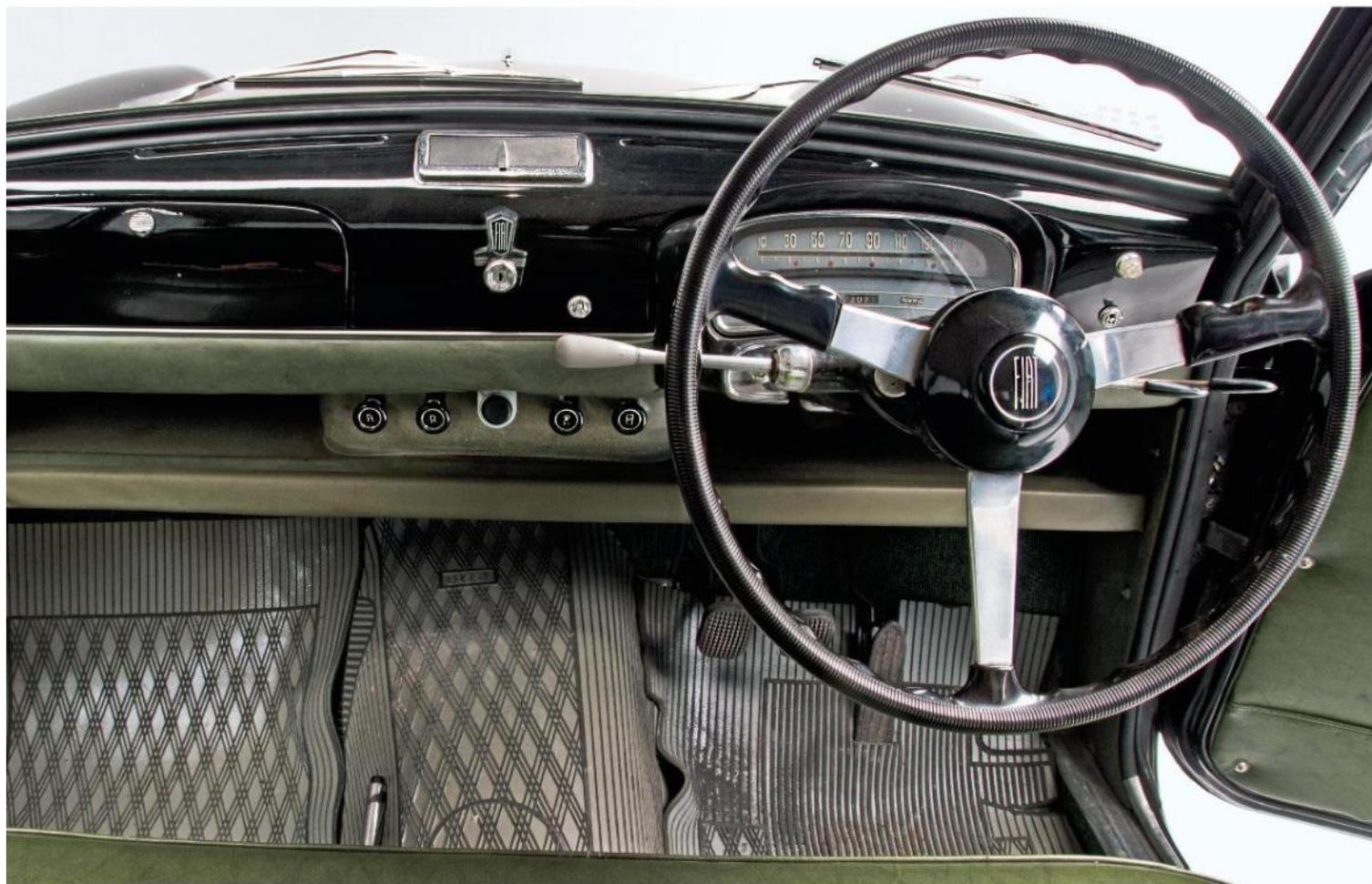
cioè controvento; ma la vettura esposta al Salone di Torino del '57, e quella raffigurata sul primo depliant (vedi a pag. 64), hanno le porte incernierate sul montante centrale.

Sempre riguardo alle portiere, la "1200 Granluce", limitatamente alla prima serie prodotta fino alla primavera del '59, adotta una soluzione specifica: i telai cromati che fungono da cornici dei finestrini sono separati e avvitati alle portiere.

Le cerniere delle portiere e del cofano bagagli non sono più a vista, come non lo è il tappo del serbatoio benzina, celato da uno sportellino sotto ▶

Avere la macchina in pugno

Sotto. Il volante sportivo con razze in alluminio ricorda quello che andrà a equipaggiare la futura "1200 Cabriolet". La corona anatomica e zigrinata offre un'ottima presa. Il lamierato del cruscotto è simmetrico, in modo da consentire la guida a sinistra o a destra: basta scambiare il quadro strumenti col cassetto portaoggetti.





Prestazioni brillanti

A sinistra. Degna erede della "1100 TV", la "1200 Granluce", seppur più lussuosa, ne mantiene tutta la grinta. La superiore elasticità, dovuta alla maggior cubatura del motore, consente una guida più redditizia sul misto, favorita anche da uno sterzo poco affaticante.

chiave. Di disegno particolare sono la mascherina dai caratteristici baffi sporgenti e la crestina sul cofano motore, elementi che non vanno confusi coi componenti simili montati sulla "1100/103 H Lusso" del 1959, sulla "1100 Export" e sulla "1100 Special", entrambe del 1960. Specifici anche i profili laterali che incorporano i ripetitori delle frecce, a loro volta di forma inedita, le coppe ruota con lo stemma centrale su fondo rosso, gli anelli cromati sui cerchi e la scritta "1200 Granluce" sulla coda. Sul parafrangente anteriore destro spicca lo stemma "Vetture Speciali".

Le novità per l'abitacolo riguardano il volante con razze in alluminio, i sedili più sagomati per sostenere meglio schiena e cosce, il cielo rivestito in vinile e la moquette sul pavimento. La lussuosa e completa dotazione di serie prevede all'esterno la verniciatura bicolore, anche con tinte metallizzate, e le gomme a fianco bianco; all'interno il retrovisore antiabbagliante con luce incorporata, lo specchietto di cortesia sull'aletta parasole lato passeggero, il cassetto porta guanti sotto chiave, il posacenere davanti e dietro, un ripiano sottopancia con bordo imbottito e una rete portacarte dietro lo schienale del divano anteriore. Gli unici optional offerti dalla Casa, che riguardano solo l'abitacolo, sono i rivestimenti in finta pelle (20.600 lire) al posto di quelli in panno trapuntato e finta pelle, e la specifica radio Blaupunkt a valvole (55.000 lire) che si monta al posto del cassetto portaoggetti. Diversi dettagli subiranno modifiche sulla seconda serie.

La "1200 Granluce" è stato un modello fondamentale nella gamma Fiat perché ha anticipato soluzioni tecniche ed estetiche adottate sulle successive "1100". Essa rappresenta al meglio il desiderio di raffinatezza della seconda metà degli anni Cinquanta. Potendo scegliere, è preferibile la prima serie, meno sfacciata sul piano estetico ma ugualmente curata nei particolari e nelle finiture. 





**LA VERNICIATURA BICOLORE ERA DI SERIE
MA POCO VISTOSA. QUI, NERA COL
PADIGLIONE VERDE, QUASI NON SI NOTA**



CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 72 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 1221 cm³
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 55 CV CUNA a 5300 giri/min
 Coppia 8,3 kgm CUNA a 3000 giri/min
 Valvole in testa
 Distribuzione ad albero a camme laterale
 Carburatore doppio corpo Zenith o Weber
 "36 DIM 7"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 2,7 litri
 Raffreddamento ad acqua, 4,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata)
 Leva di comando al volante
 Frizione monodisco a secco
 Albero di trasmissione sdoppiato
 Rapporto al ponte 10/43
 Pneumatici 5,20-14.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 4 posti
 Carrozzeria portante in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 bracci trasv. sovrapposti, molle elicoidali,
 barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori a ponte rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali,
 barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e rullo
 Serbatoio carburante 38 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
 Carreggiata ant./post. 1232/1215 mm
 Lungh. 3920 mm - Largh. 1458 mm
 Altezza 1468 mm - Peso a vuoto 926 kg.

Prestazioni Velocità 140 km/h
 Consumo medio 8,5 l/100 km.

*Si ringrazia la modella Roxana
Nesfintu, protagonista del servizio*

NON CERCATELA MA SE CAPITA...

Meno elegante di una Lancia "Appia", meno sportiva di un'Alfa Romeo "Giulietta": non c'è una buona ragione per comprarla. Ancor meno per rifiutarla

IL RESTAURO

CHIEDETEVI SE È COMPLETA

Simile alle "1100" di produzione successiva, la "1200 Granluce" per anni non è stata apprezzata per le sue peculiarità e quindi molti esemplari sono stati rottamati. Quelli sopravvissuti e in buone condizioni sono pochi. Rara la macchina, ancora di più i ricambi; per un eventuale restauro, perciò, è meglio prendere in considerazione vetture complete di tutti i dettagli, specie di quelli dell'abbigliamento esterno. Notevole è anche la facilità con cui si possono commettere errori: la "1200" è di fatto una "1100" (un modello rimasto in produzione dal 1953 al 1969 e prodotto in un'infinità di varianti), pertanto molti pezzi sono in comune. Parecchi altri sono invece simili ma non identici. Per esempio la tipica mascherina coi "baffi" della "Granluce" prima serie, così come la crestina sul cofano motore, che assomigliano a quelle delle "1100/103 H Lusso", "1100 Export" e "1100 Special"; poi le coppe ruota, che hanno forma identica a quelle di altre "1100" ma qui il "bollo" centrale ha il fondo rosso. Un problema può sorgere anche in caso di sostituzione delle porte, spesso corrose nella parte inferiore: quelle della prima serie, coi telai dei finestrini separati, sono introvabili.

I RICAMBI

Parabrezza	€ 250
Crestina cofano motore	60
Cofano motore	150
Maniglia portiera	30
Scritta "1200 Granluce" (originale)	55
Scritta "1200 Granluce" (riprodotta)	25
Coppa ruota	80
Paraurti anteriore	150
Paraurti posteriore	170
Volante	350
Autoradio dedicata (da revisionare)	250

(Prezzi forniti dal Nuova 1100 Club Italia)



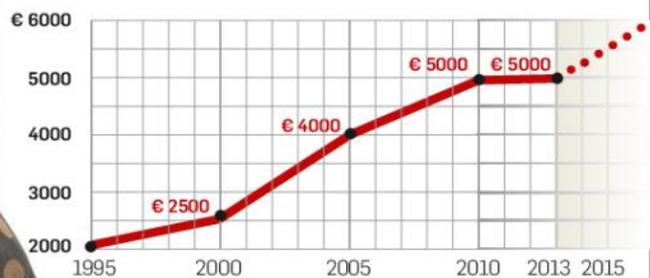
LA PAGELLA

SI RIPARA CON POCO NON SI ROMPE QUASI MAI

Fascino	****	Cromature e fregi di gusto americano fanno colpo. Ancor di più sulla livrea metallizzata.
Prezzo	****	La quotazione è abbordabile; per gli esemplari migliori vale la pena spendere anche di più.
Costo di gestione	****	La manutenzione è facile e poco onerosa. Il consumo, anche "tirando", non è eccessivo.
Uso quotidiano	****	Comoda e con un motore brillante ed elastico, va ai raduni sulle proprie ruote.
Affidabilità	****	La meccanica è quella della vecchia e cara "1100", che raramente darà dei problemi.
Reperibilità ricambi	**	I dettagli dell'abbigliamento sono quasi tutti introvabili. Praticamente inesistenti le repliche.
Attività dei club	***	In Italia è attivo un club dedicato alla "1100", che si occupa anche della "1200 Granluce".
Tenuta di valore	****	Un modello raro ma abbordabile. Nel tempo il valore dovrebbe avvicinarsi a quello dell'"Appia".

IL VALORE NEL TEMPO

Gli esperti riconoscono e apprezzano le differenze tra la "1200 Granluce" e le varie "1100". Tuttavia la "Granluce" non ha mai avuto una quotazione superiore, rimanendo sempre su livelli modesti e decisamente più bassi di quelli delle coeve Lancia "Appia" (8000 euro) e Alfa Romeo "Giulietta" (11.000 euro), all'epoca sue dirette concorrenti. Nemmeno l'attuale rarità della "1200 Granluce" sembra aver influenzato il suo valore, che negli anni è cresciuto lentamente e oggi si aggira sui 5000 euro. Ci aspettiamo che in futuro venga rivalutata, avvicinandosi alla quotazione della contemporanea "Appia".



NE HANNO SCRITTO

- **Quattroruote**, agosto 1958
Prova su strada
- **Fiat 1100**, Giorgio Nada Editore, 2009,
di Alessandro Sanna, testo in italiano,
128 pagine, 25 euro.

I CLUB

- **Registro Fiat Italiano**, www.registrotfiat.it
- **Nuova 1100 Club Italia**, nato nel 2009 ha sede a Roma e ha come presidente Paolo Rosso. Il sito è: www.nuovamillecentoclubitalia.it

L'ATELIER *del Lingotto*





1952

Uomini sull'isola

Sopra. Rare immagini dell'atelier allestito al Lingotto: si lavorava a "isole", non in catena. Le foto illustrano due fasi di lavorazione della "8V": sulla scocca interna (a sinistra) veniva saldata la carrozzeria (a destra). Il processo, lento e costoso, determinava anche pesi elevati.

A metà anni Venti fu predisposto, in un'area della fabbrica, un reparto di carrozzeria per lavorazioni di piccola serie. Finita la guerra il reparto riprese l'attività, conservando metodi di lavoro simili a quelli delle carrozzerie artigiane dell'epoca. Si offrivano vetture curate ed esclusive come le fuoriserie, ma con la garanzia di qualità del marchio Fiat

di Luciano Greggio

1948

Apertamente di lusso

A sinistra. Anche dopo la guerra, la "1100" continuò a costituire il modello di punta della Fiat fino al 1952. Eccola in versione cabriolet, firmata sulle fiancate Reparto Carrozzerie Speciali Lingotto. L'immagine è tratta da un depliant dell'epoca: sullo sfondo, le Isole Borromeo, sul Lago Maggiore.

1955

Vistosa ma esclusiva

Sotto. La "1100/103 TV Trasformabile" derivava dalla berlina, presentata al Salone di Parigi del 1953. Una simile cura delle finiture e delle cromature, al livello di una Lancia dell'epoca, non sarebbe stata possibile se la "Trasformabile" fosse stata costruita in catena.





1952

Ammiraglia a due porte

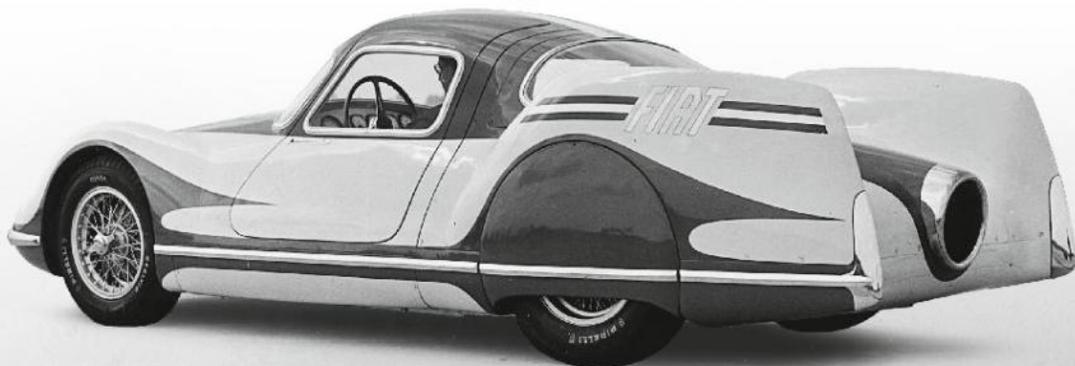
Sotto. L'elegante "1900 Granluce", coupé 4/5 posti a due porte derivata dalla "1900" berlina, era pari a un'autentica fuoriserie e fu prodotta in pochi esemplari. "Fuoriserie" anche il prezzo: 2.150.000 lire.



1947

Nata per correre su strada

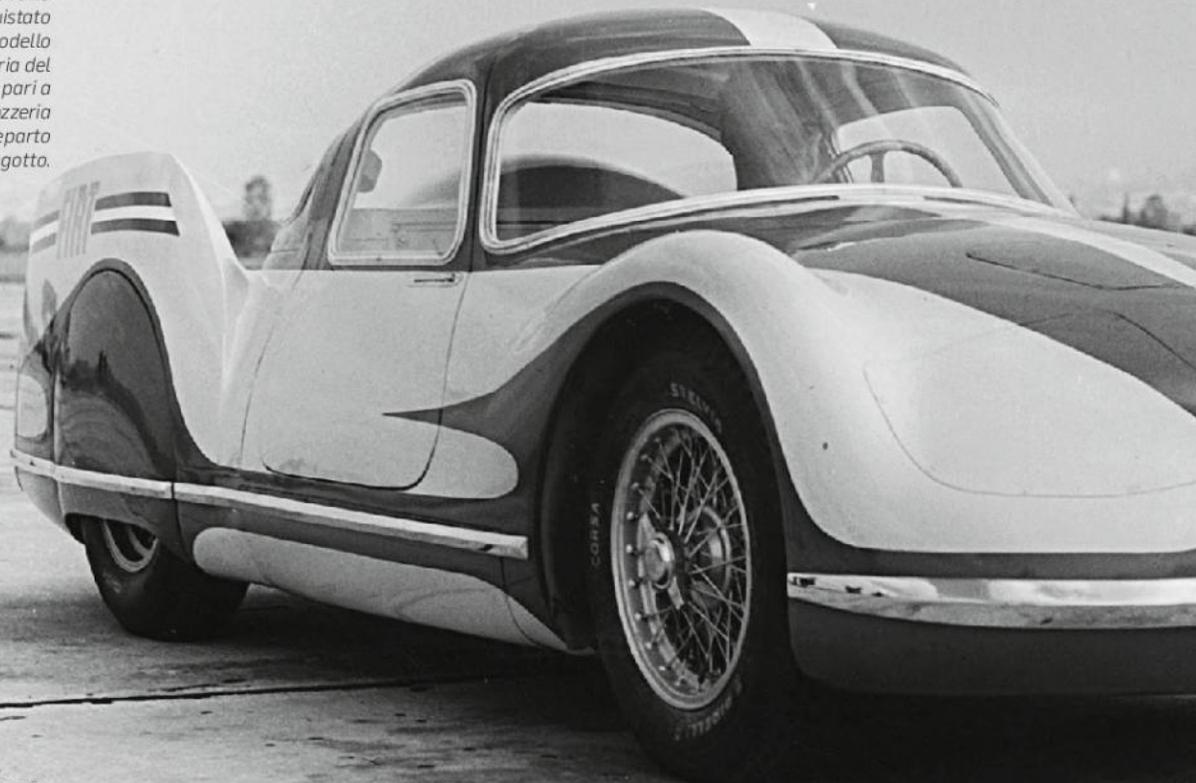
Sopra. Per la clientela che tornava ad avvicinarsi alle competizioni, fu proposta la "1100 S", erede della "508 C Mille Miglia". La carrozzeria in alluminio veniva battuta nell'officina di Rocco Motto; al Lingotto veniva poi allestita e completata.



1954

Pezzo di bravura

A destra. Sul telaio della "8V" la Fiat realizzò un prototipo a turbina, con il quale poté dimostrare alla stampa internazionale l'alto standard tecnologico riconquistato dopo la fine della guerra. Il modello in scala, provato alla galleria del vento, fece registrare un Cx pari a 0,14. Naturalmente, la carrozzeria venne allestita nel reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto.





1948

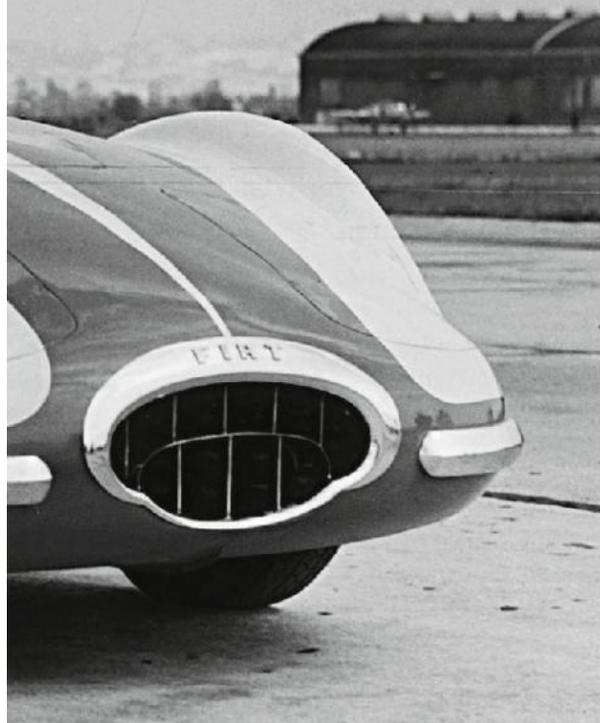
Opera di falegnameria

Sopra. La "Topolino B", con carrozzeria della tipo "A" e motore a valvole in testa, rimase in produzione dal 1948 al 1949. La realizzazione della versione "Giardiniera", in legno e masonite, piccolo capolavoro di eleganza e precisione, impiegava gran parte delle maestranze delle Carrozzerie Speciali.

1949

Sarà vittima dell'acciaio

Sotto. Anche la versione "Giardiniera" della successiva "Topolino C", introdotta nel 1949, venne prodotta inizialmente con struttura mista. La versione interamente metallica, arrivata nel 1952, permise di trasferire la produzione dallo speciale reparto del Lingotto alla catena di montaggio.



1957

I lussi della "middle class"

Sotto. La "1200 Granluce" fu presentata al Salone di Torino del 1957 con le porte incernierate sul montante centrale, ma entrò in regolare produzione con le porte incernierate anteriormente, come la vettura di pagina 52.



1954

Seppe sfidare l'Alfa "1900"

A destra. La "1900 A Granluce" beneficiava, rispetto alla prima serie del 1952, di alcuni aggiornamenti che riguardavano la mascherina, i rostri, i dischi copri ruota e alcune modanature. La produzione fu numericamente molto limitata. Gli allestimenti venivano curati dal reparto Carrozzerie Speciali.



1956

Un'americana nata a Torino

A sinistra. Forse il più bel prodotto uscito dalle Carrozzerie Speciali fu la "1900 B Granluce" (1956-58), la più "americana" delle vetture Fiat. Vantava colori abbinati con cura, padiglione senza montante centrale, rostri alle estremità del paraurti per dare importanza al muso, interni di gran classe. Costava 2.100.000 lire, quasi come quattro "600" (590.000 lire).



1957

Aumento di cilindrata

A sinistra. Con il lancio della berlina "1200 Granluce", il suo motore di 1221 cm³ andò a equipaggiare la "Trasformabile", che per l'occasione venne aggiornata con alcuni ritocchi ai paraurti e alle modanature. La vettura, capace di superare i 140 km/h, rimase in produzione fino al 1960 e fu tra le ultime curate presso il reparto Carrozzerie Speciali.



1950

Due porte e un tetto di tela

A destra. La "1400 Cabriolet" fu realizzata in pochi esemplari che non avrebbero giustificato l'allestimento di una catena di montaggio dedicata. Per questo la produzione fu affidata alle Carrozzerie Speciali.

1952

Una supercar per pochi

Sotto. La bella linea della "8V", prima vettura Fiat con sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, fu disegnata da Fabio Luigi Rapi, che proprio in quegli anni era direttore dell'ufficio tecnico del reparto Carrozzerie Speciali. Furono prodotte 114 "8V", una delle quali con carrozzeria in vetroresina.



SE AVESSE LE GOMME SAREBBE UN





PULLMAN



Volontari ai comandi
Nella foto, La motrice VT 10.02 e il rimorchio VB 10.02 in linea poco oltre Graz. Il convoglio è in servizio nei weekend e durante la bella stagione, a seconda della disponibilità di macchinisti volontari della Steirische Eisenbahnfreunde.

Scocca portante, motore diesel a “sogliola”, cambio meccanico, abitacolo open space: se non è un autobus, poco ci manca. Semplice da guidare e riparare, dopo la fine della guerra ha fatto rinascere le ferrovie tedesche. Così come il “Maggiolino” ha fatto rinascere il trasporto privato

testo e foto di Studio LMC

Per far ripartire l'economia dopo le devastazioni della seconda guerra mondiale, in Germania servivano soluzioni semplici e replicabili su larga scala. Le ferrovie tedesche seguirono questo principio. Mentre sui percorsi a lungo raggio furono impiegati soprattutto treni a vapore alimentati a carbone, una delle risorse energetiche del Paese, sulle linee locali serviva materiale rotabile leggero ed economico in quanto a consumo, manutenzione e costo del personale necessario. Nacque un autobus con ruote da treno, battezzato, con un neologismo, Schienenbus, “autobus su rotaie”.

La struttura è a scocca portante, leggera e con un livello di accesso molto basso. Gli assi sono due soltanto con sospensioni a balestra, per la massima semplicità costruttiva. Il motore è un Büssing “U9A” orizzontale da nove litri montato sotto il pavimento, unito a un cambio servocomandato con un sistema elettromeccanico attraverso una frizione ad azionamento idraulico. Anche il comando dell'acceleratore è indiretto, ad aria compressa. L'intero complesso motore-trasmissione è preso pari pari dagli autobus urbani dell'epoca.

I servocomandi possono essere azionati a distanza, in modo da far marciare due automotrici con un solo macchinista (“comando multiplo”) o da azionare l'automotrice dal rimorchio pilota, cioè una carrozza senza motori ma con un banco di comando uguale a quello della motrice. Si possono formare così treni navetta che, giunti al capolinea, possono ripartire nella direzione opposta.

I sedili sono come quelli dei bus, ma gli schienali possono essere girati nei due sensi di marcia. L'abitacolo tipo pullman non ha neppure il divisorio per ➤

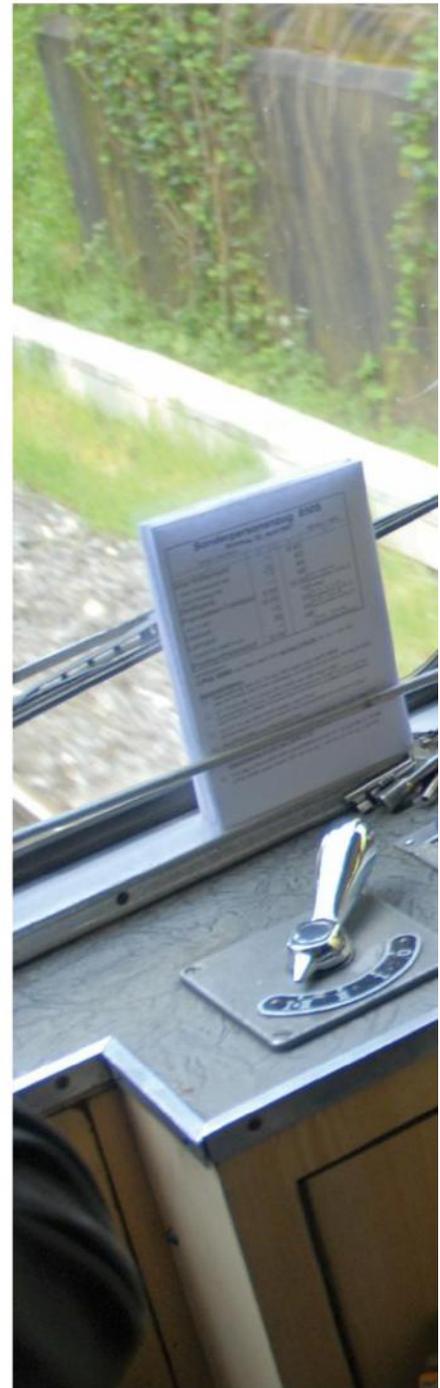


Chiamatemi autotreno

Sopra. Sosta alla stazione di Premstätten-Tobelbad. Testate arrotondate, porte alle estremità e finestrini su telaio in alluminio sono tipici dei pullman anni Cinquanta.

A destra. I sedili sono rivestiti in pegamoide. Gli schienali possono essere orientati in modo da formare anche dinette a quattro posti.

Sotto. La destinazione è indicata, come sui bus, tramite una veletta in masonite posta dietro un finestrino.



il posto di guida, così si risparmia pure su controllore e capotreno: il macchinista svolge tutte e tre le mansioni. La prima serie di Schienenbus, costruita nel 1950, ha 41 posti, passo di 4,5 metri e motore da 106 CV. La seconda, del '52, ha il passo allungato a sei metri, 60 posti e motore da 126 CV ed è quella del nostro servizio; la terza (1958) è uguale alla seconda ma con motore da 144 CV. Tutte queste unità saranno denominate "VT95" dalle ferrovie tedesche, mentre il modello con due motori da 150 CV introdotto nel 1955 costituirà il gruppo "VT98". Ci sarà anche una piccola serie per le ferrovie a cremagliera, la "VT97".



La Waggonfabrik Uerdingen, autrice del progetto, e le varie licenziatarie tedesche (Lüttgens, Orions, Man, Ratgeber, Waggonbau Donauwörth e WMD) costruirono 1492 automotrici e 1614 rimorchi. Qualche altro centinaio fu approntato in Austria e Jugoslavia e alcune decine a scartamento largo dallo stabilimento Caf di Barcellona per le ferrovie spagnole, che a fine carriera le vendettero a quelle portoghesi. In Italia la Macchi (licenziataria della Büssing) realizzò sette motrici e quattro rimorchi per il Consorzio Cooperativo delle Ferrovie Reggiane e le Ferrovie del Sud-Est. L'automotrice ALn 1204 delle Reggiane, recentemente restaurata, circola oggi nel Bresciano. Schienenbus tedeschi sono finiti in Turchia, Libano e Uruguay. Alcuni rimorchi e una motrice, privi di ruote, sono stati impiegati in Piemonte come bungalow

con panorama sulle Alpi Cozie.

Il convoglio del nostro servizio è austriaco. La motrice VT 10.02 e il rimorchio VB 10.02 sono nati nel '53 per la Graz-Köflacher Bahn, ferrovia che dalla capitale della Stiria porta a Köflach, sulle Alpi. Lo chiamavano "der rote Blitz", il lampo rosso, ma la velocità di punta era modesta, sui 90 km/h. Superstite di un gruppo di una decina di motrici e una dozzina di rimorchi comprati in parte nuovi e in parte usati dalle Deutsche Bundesbahn, è stato rimesso in ordine di marcia dalla Steirische Eisenbahnfreunde, associazione di appassionati che organizza treni speciali sulla linea. Il restauro della motrice è stato possibile grazie al "sacrificio" di altri esemplari; il rimorchio invece è conservato. La guida è semplicissima: l'acceleratore è a pedale, il cambio è una manovella con sei posizioni tipo quella dei tram, il freno pneumatico è comandato da una manovella sistemata sulla destra.

Per evitare che i passeggeri azionino i comandi dal banco di manovra non utilizzato, una serranda di legno lo chiude completamente. Oltre a quello austriaco e a quello italiano, sono diversi i convogli di Schienenbus restaurati che circolano sulle ferrovie-museo tedesche: la semplicità costruttiva, la grande disponibilità di veicoli (le ultime "VT98" sono state ritirate dal servizio di linea nel 2000) rendono semplice il restauro e la manutenzione. Esattamente come per il "Maggiolino".



Accesso vietato agli estranei
 A sinistra. Il sedile di servizio vicino al posto guida ospita l'eventuale capotreno o bigliettaio. Si noti il volantino del freno meccanico di stazionamento.
 Più a sinistra. Una serranda di legno chiude la plancia dei comandi, quando questa non è utilizzata, per impedire che un passeggero troppo intraprendente li azioni.



Autista o ferroviere?
 Nella foto. La leva nella mano destra del macchinista è il freno a comando pneumatico. Al centro del cruscotto, la leva del cambio ZF a sei marce. L'acceleratore è invece a pedale, come sugli autobus. Sulla sinistra, la leva che apre il circuito dei freni: in questa posizione alimenta motrice e rimorchio.

DUE AMICI E UN GARAGE

Lionel Martin faceva il pilota, Robert Bamford il meccanico: li fece incontrare il desiderio di combinare qualcosa in campo automobilistico. Dall'elaborazione di una Singer passarono in fretta alla costruzione di una "1500" tutta loro. L'integrazione con la Lagonda, nel 1947, portò a una svolta che proiettò la Casa inglese nell'Olimpo delle supercar. La presenza alle competizioni internazionali fece il resto. Ecco le più belle macchine del periodo eroico. La seconda parte della storia nel prossimo numero

di Luciano Greggio, disegni di Giorgio Alisi di Castelvardo



La grande sfida delle "24 Ore"

Sopra. John Wyer, direttore sportivo Aston Martin (a destra nella foto), conversa con il pilota Reginald Parnell. La macchina è la "DB2" che si classificò sesta alla 24 Ore di Le Mans del 1950.

A destra. Il principe Bertil di Svezia (a destra nella foto) con David Brown e l'Aston Martin "DB3 S" che conquistò il secondo posto alla 24 Ore di Le Mans del 1955.





"A3", 1921



"DB1", 1948



"DB4", 1958

Ingresso fra i grandi dello sport

Nella foto. Il 2 giugno 1958, al volante della "DBR1" con motore di tre litri, Stirling Moss vince la 1000 Chilometri del Nürburgring alla velocità media di 135,6 km/h.



Robert e Lionel, i fondatori

A destra. Il meccanico Robert Bamford (a sinistra) si associò nel 1913 con il pilota Lionel Martin (a destra) per avviare la costruzione di vetture sportive nella piccola officina di South Kensington (16 Henniker Place), a Londra.



P

er individuare le origini della fabbrica automobilistica Aston Martin è necessario risalire al 1913, quando il pilota Lionel Martin e il meccanico Robert Bamford aprirono a Londra una piccola officina per la vendita e l'assistenza di vetture Singer. Debuttarono il 9 maggio dell'anno successivo alla gara in salita di Aston Hill, che si disputò lungo il tracciato di mezzo miglio sulle colline del Buckinghamshire, con una Singer "Ten" da loro stessi elaborata. Guidata da Lionel, la vettura vinse la gara. In ricordo di questo fortunato esordio, si decise di ribattezzare la vettura "Aston Martin".

Incoraggiati da quel primo successo, i due si cimentarono nella costruzione di un'auto di nuova concezione, per la quale si avvalsero del piccolo telaio di una Isotta Fraschini "FE" esordiente nel 1908 al Grand Prix des Voiturettes a Dieppe e di un motore quattro cilindri Coventry-Simplex di 1486 cm³ (45 CV). Quel prototipo, completato alla vigilia della prima guerra mondiale, fu accantonato per alcuni anni e ripreso da Lionel Martin nel 1919, quando gli affiancò un secondo esemplare (ne produsse 53 dal 1923 al 1925, gran parte dei quali sul telaio a passo lungo di 2670 mm).

Il motore d'origine venne sviluppato anche in versione corsa con distribuzione bialbero in testa a 16 valvole, del tutto simile a quella della Peugeot Grand Prix progettata dallo svizzero Ernest Henry. La Aston Martin 16 valvole esordì al Motor Show di Londra 1925, ma poche settimane più tardi (11 novembre) l'azienda fu dichiarata in fallimento; Lionel Martin abbandonò il mondo dell'automobile per occuparsi dell'impresa di famiglia nel settore minerario

e delle cave di marmo. Egli aveva investito centomila sterline dell'epoca per costruire le prime vetture che portavano il suo nome.

La marca tornò sulla scena nell'ottobre 1926 grazie all'intervento di Augustus Cesare Bertelli, noto ingegnere e pilota di origine italiana, e di William Sommerville Renwick, i quali avevano aperto due anni prima un'officina per costruire un motore quattro cilindri di 1,5 litri con albero a camme in testa (56 CV). Nella nuova sede di Victoria Road a Feltham (Middlesex) presero così vita le Aston Martin serie "International", costruite su un telaio con passo di 3050 mm, accorciato a 2590 mm nella versione sportiva; il telaio era ribassato, con il ponte posteriore montato sopra i longheroni. Negli anni 1927-32 se ne produssero 129 esemplari, provvisti di scatola cambio separata dal motore e differenziale con rinvio a vite senza fine; le carrozzerie torpedo 2/4 posti furono allestite in gran parte nell'officina di Enrico Bertelli, fratello di Augustus. L'efficiente binomio motore-cambio dei modelli "International" fu tuttavia penalizzato dal peso complessivo del veicolo (oltre 950 kg), che non consentiva di superare in scioltezza la velocità di 110 km/h.

Un'altra crisi, quella del '29

Nel 1928 l'Aston Martin aveva già riscosso notevole popolarità grazie all'assidua presenza nelle gare a livello internazionale, come la 24 Ore di Le Mans, dove si schierò al via quasi ogni anno fino al 1964. L'azienda dovette però affrontare una nuova crisi gestionale, aggravata dalla depressione economica che seguì il crollo di Wall Street dell'ottobre 1929. Fu solo nel 1932 che Sir Arthur Munro Su-

A3 - 1921

La "A3" è un progetto eseguito nel 1915 e ripreso dopo la prima guerra mondiale. L'autotelaio del quarto dei cinque prototipi costruiti è servito come base per replicare una vettura completa nel 2007-2009, oggi considerata la più antica Aston Martin esistente. Motore quattro cilindri, 1487 cm³, 11 HP, passo 2629 mm, peso 753 kg.

S Type First Series - 1927

Spinti dallo stesso motore 4 cilindri a valvole in testa di 1,5 litri, tre nuovi modelli esordirono al Motor Show di Londra nel 1927. Uno di questi, denominato "S Type", aveva una forte connotazione sportiva, essendo allestito su telaio ribassato e a passo corto. Il richiamo sul pubblico fu tuttavia tiepido e la piccola fabbrica entrò in crisi finanziaria.

International

Fixed Head Coupé - 1930

Com'era consuetudine all'epoca, l'Aston Martin consegnava il solo autotelaio, in modo che il cliente potesse commissionare la carrozzeria di suo gusto all'attigua officina di Enrico Bertelli. Questi allestì nel 1930 una elegante coupé sulla versione corta del modello "International". Cilindrata 1,5 litri.

International Le Mans

First Series - 1931

Le ultime versioni della serie "International", spinte dal motore di 1,5 litri con albero a camme in testa, due carburatori SU e lubrificazione a carter secco, sviluppavano 70 CV a 4750 giri/min. Nel 1931 debuttarono le versioni "Le Mans" con carrozzeria 2 e 4 posti, delle quali si costruirono 30 esemplari fino al 1934.

International

Second Series - 1932

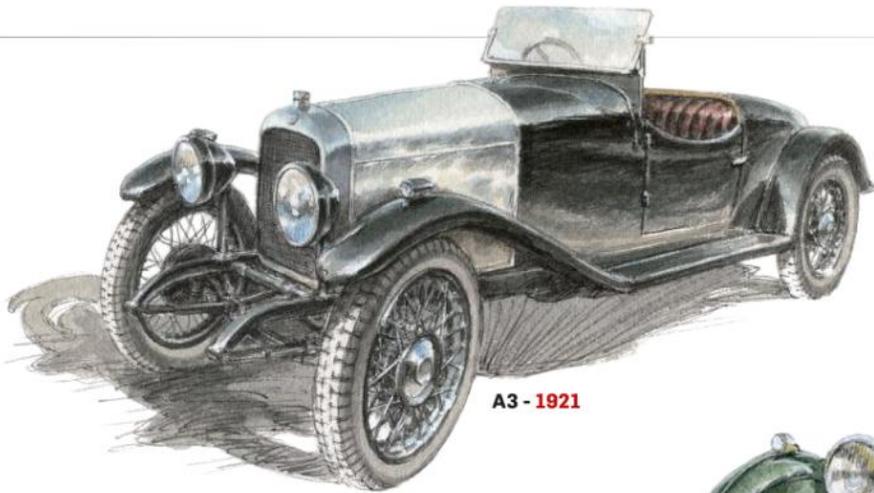
La seconda serie del modello "International" fu prodotta dal febbraio 1932 al dicembre 1933. La velocità massima era notevole, circa 140 km/h, ma le prestazioni risultavano penalizzate dal peso elevato della vettura, sui 1100 kg nella versione "Le Mans". Questa ottenne tuttavia un notevole successo di mercato e il passo fu allungato a tre metri per vestire il telaio anche con carrozzeria torpedo a 4 posti.

Bella fin dall'inizio

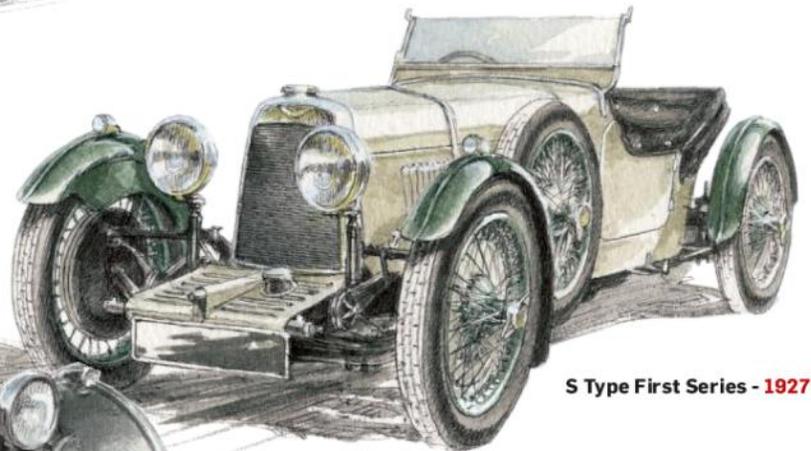
Nella foto. La "International" numero LM7 vinse la classe 1500 alla 24 Ore di Le Mans 1931. Ancora oggi la vettura si fa apprezzare per le sue forme essenziali ed eleganti.



**BAMFORD E MARTIN
LASCIANO AI LORO
SUCCESSORI UN "1500"
CHE RIMARRÀ VALIDO
FINO AGLI ANNI TRENTA**



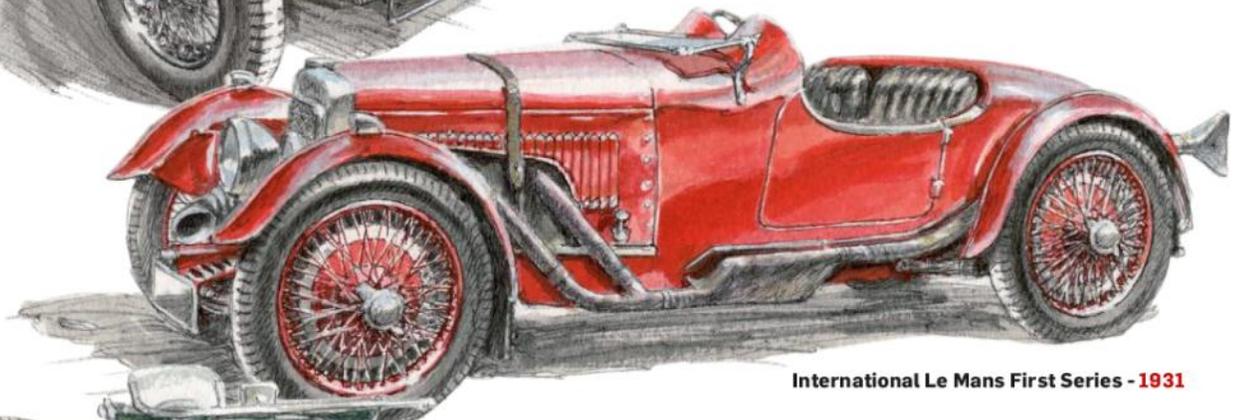
A3 - 1921



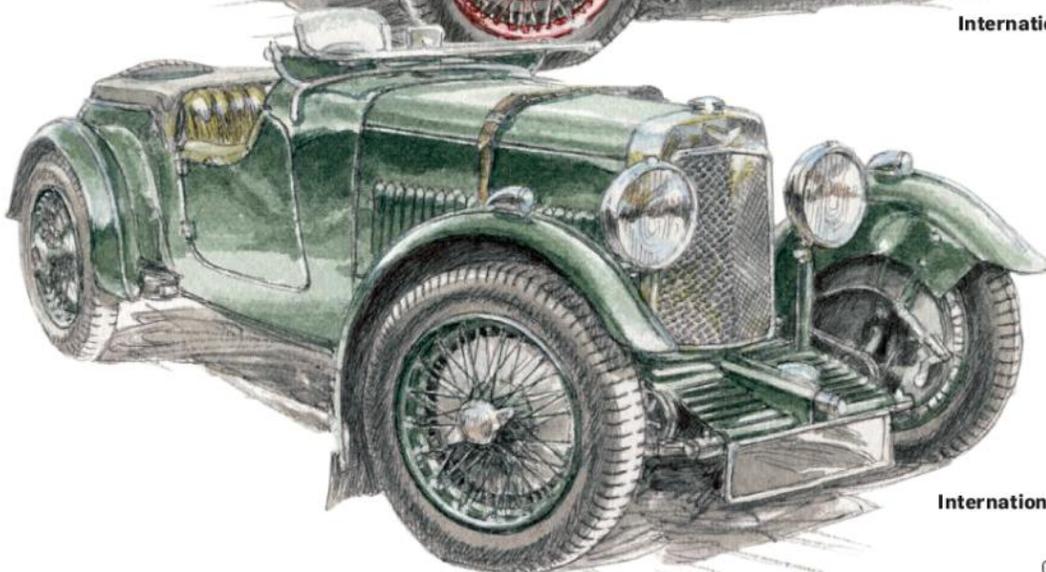
S Type First Series - 1927



International Fixed Head Coupé - 1930



International Le Mans First Series - 1931



International Second Series - 1932

therland, magnate dei trasporti a Newcastle, rilevò la fabbrica, affidandone la direzione al figlio Robert Gordon e allo stesso Bertelli. Due anni più tardi la squadra Aston Martin conseguì la vittoria a squadre nel Tourist Trophy, successo replicato l'anno dopo con il leggendario modello "Ulster", che risultò una delle più brillanti vetture sportive inglesi nel periodo compreso fra le due guerre mondiali. Con albero motore controbilanciato, nuove camere di scoppio e un rapporto di compressione di

7,5:1, il quattro cilindri 1,5 litri poté raggiungere nel 1934-35 il regime di rotazione di 5000 giri/minuto e la potenza massima di 73 CV. Il problema del peso fu risolto con un drastico alleggerimento fino a portare la vettura sotto i 900 kg; inoltre la potenza fu successivamente incrementata a 85 CV, con un rapporto di compressione di 9,5:1. L'Aston Martin 1,5 litri concluse la carriera nel 1935 (se ne produssero 166 esemplari, 21 nella versione "Ulster"). A essa seguì, nell'agosto dell'anno successivo, il modello

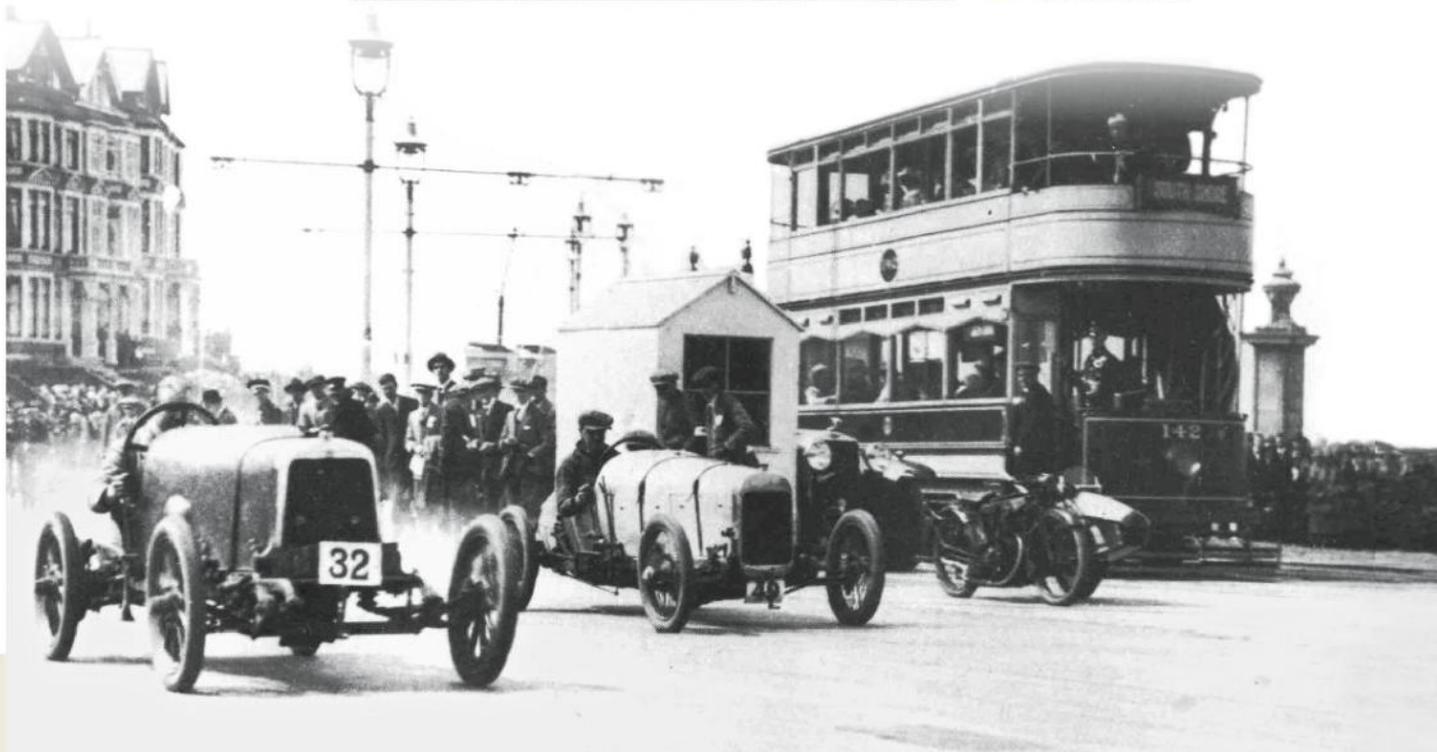
CORRERE PER VENDERE

LO SPORT ANIMA DEL COMMERCIO

Le prime imprese sportive delle Aston Martin non portarono a risultati travolgenti, ma contribuirono ugualmente a far crescere la popolarità del marchio fra gli appassionati britannici. Più avanti sarebbero arrivate anche vittorie di grande prestigio.

A destra. Lionel Martin nella gara in salita di Aston Hill (da cui il nome Aston Martin), 9 maggio 1914, al volante di una Singer "Ten" in versione da lui stesso elaborata.

Sotto. 1924: con il numero 32 si riconosce una "Sporting Special" in gara sulla Queen Promenade di Blackpool, sulla costa occidentale inglese. Tutte le Aston Martin prodotte in quel periodo erano del tipo "Sporting Special".



Ulster - 1935

La "Ulster" rappresentò lo stadio più evoluto della serie "1500", la cui potenza massima arrivò a 85 CV, sufficienti a spingere la vettura a oltre 160 km/h. Qui è ritratta la "LM18", uno dei tre esemplari costruiti per Le Mans. La vettura, alleggerita, pesava poco più di 900 kg.

MK II Sports Saloon - 1935

La seconda generazione del modello 1,5 litri fu molto apprezzata dagli automobilisti sportivi anche nella versione a passo lungo, di cui si produssero 24 esemplari nel 1934-35. La gradevole berlina due porte qui illustrata fu tuttavia penalizzata dal peso: circa 1300 kg.

2 Litre Team Car - 1936

Dal 1936 al 1940 furono prodotte 171 vetture del modello 2 litri, che sviluppava 98 CV con rapporto di compressione di 7,75:1. Bertelli ne allestì 51 in versione berlina a passo lungo, ma brillò in modo particolare il modello qui raffigurato, denominato "Speed Model Team Car".

2/4 Seater - 1938

I nuovi modelli 2 litri denunciarono un considerevole aumento di peso, che arrivò a 1270 kg per la torpedo a 4 posti e a oltre 1400 kg per la versione berlina. Nonostante ciò, la vettura era in grado di accelerare da 0 a 96 km/h (60 miglia) in venti secondi.

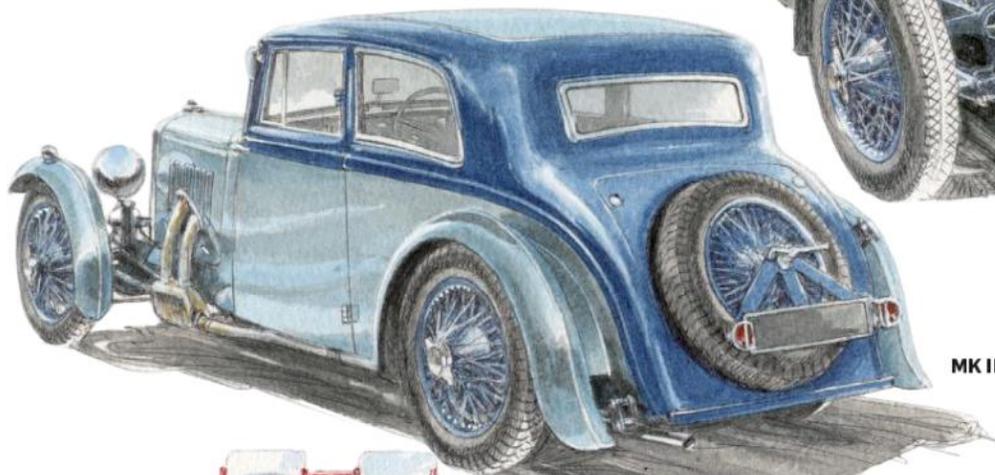
15/98 Four-door Saloon - 1938

Debuttò con motore 2 litri all'Olympia Motor Show di fine 1937 ma non incontrò le aspettative del mercato. Offerta a un prezzo quasi doppio rispetto alla MG berlina concorrente, essa trovò solamente cinque acquirenti.

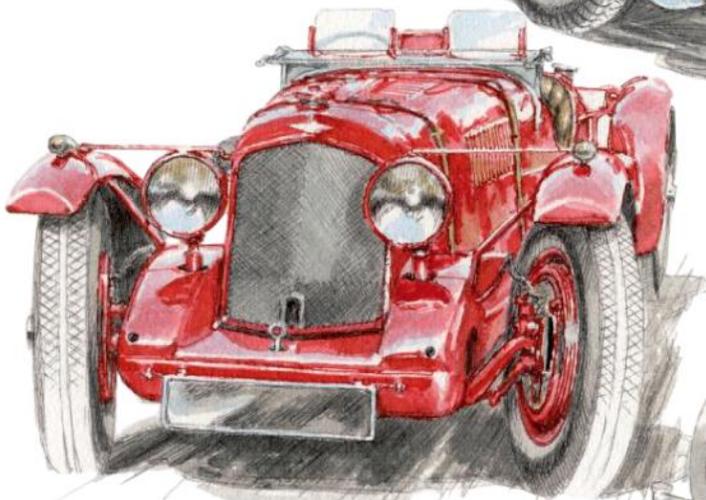
L'ASSIDUA PARTECIPAZIONE
A LE MANS, DOVE ARRIVÒ
TERZA NEL 1935, GIOVÒ ALLA
REPUTAZIONE DELLA
GIOVANE CASA INGLESE



Ulster - 1935



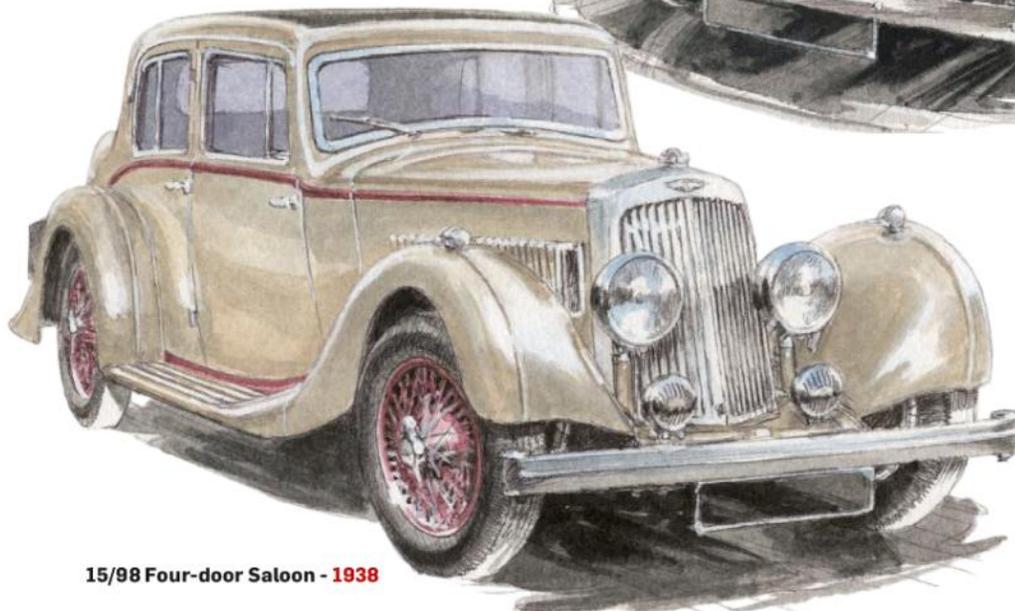
MK II Sports Saloon - 1935



2 Litre Speed Model Team Car - 1936



2/4 Seater - 1938



15/98 Four-door Saloon - 1938

La ricca dote della Lagonda

A destra. Nel maggio 1950 fu presentato il modello "DB2" in versione coupé e alcuni mesi dopo - per la stagione 1951 - la versione cabriolet. La vettura piacque per la modernità della linea e per il nuovo motore Lagonda a 6 cilindri (105-125 CV); per l'Aston Martin ciò rappresentò una rivoluzione sia tecnica sia commerciale.



"15/98" di due litri di cilindrata, 7,75:1 di compressione e potenza massima di 98 CV. La produzione si concluse nel 1940 con 171 unità consegnate, delle quali una decina (modello "Speed") provviste di motore con lubrificazione a carter secco e rapporto di compressione di 8,3:1, in grado di spingere l'auto oltre il muro delle cento miglia orarie (160 km/h). Le "15/98" sfoggiarono, a dispetto dei puristi della marca, un impianto frenante Girling a comando idraulico, ma il motore quattro cilindri denunciò un'accentuata ruvidezza di funzionamento, cui si ovviò con l'abbandono della distribuzione ad albero a camme in testa e il suo rimpiazzo con un'altra ad aste e bilancieri.

Allestite su telaio a passo corto (2510 mm) e lungo (2950 mm) dalle carrozzerie Bertelli, Abbey e Abbotts, le "15/98" esibirono una linea di tradizionale scuola britannica, ad eccezione delle otto roadster "C Type" del 1938, caratterizzate da forme arrotondate, che riscosero tiepida accoglienza presso i fan



Una serie di dieci

Sopra. Sviluppata nel 1950-51 con finalità agonistiche, la "DB3" fu prodotta in dieci esemplari. Motore Lagonda "Vantage" di 2,6 litri e avantreno a barre di torsione.

Sartoria italiana

A destra. Nel 1954 la carrozzeria Bertone allestì questa cabriolet sull'autotelaio "DB2/4". La vettura presentava caratteristiche del tutto convenzionali: telaio a longheroni, avantreno a ruote indipendenti, retrotreno a ponte rigido, motore 6 cilindri bialbero di 2580 cm³ da 127 CV.



C Type Speed - 1938

Nel 1938 furono prodotte otto roadster "C Type" per sperimentare nuove soluzioni formali. L'accoglienza fu deludente e l'ultima vettura costruita fu venduta solo nel 1940. Le linee tondeggianti determinarono indubbiamente un notevole miglioramento nel coefficiente di penetrazione.

Atom - 1939

Disegnata da Claude Hill, era inizialmente spinta dal 4 cilindri della "15/98", sostituito nel 1944 dal nuovo 2 litri. La "Atom" costituì l'anello di congiunzione fra le vetture anni Trenta e quelle del dopoguerra. La novità più importante fu la scocca in tubi di acciaio con carrozzeria in pannelli di alluminio.

DB1 - 1948

Prima vettura costruita dopo l'acquisto della fabbrica (nel 1947) da parte di David Brown, fu prodotta dal settembre 1948 al maggio 1950 in 14 esemplari soltanto. Essa costituì il modello di transizione fra la "15/98" e la nuova scuola progettuale che avrebbe portato alla "DB2" nel 1950.

DB2 Le Mans (prototipo) - 1949

La "DB2" esordì con tre esemplari prototipo alla 24 Ore di Le Mans del 1949. Avevano carrozzeria coupé disegnata da Frank Feeley e un nuovo motore 6 cilindri Lagonda progettato da William Owen Bentley (proprio quello dell'omonima marca) e da William Watson della Invicta. La "DB2" di produzione fece poi il suo debutto al New York Auto Show nell'aprile del 1950.

della marca. Nel 1939 il progettista Claude Hill realizzò il prototipo "Atom" con una scocca in tubi rivestita di pannelli in alluminio; vi era installato il motore "15/98", rimpiazzato nel 1944 da un nuovo due litri ideato dallo stesso Hill.

In vendita con un'inserzione sul "Times"

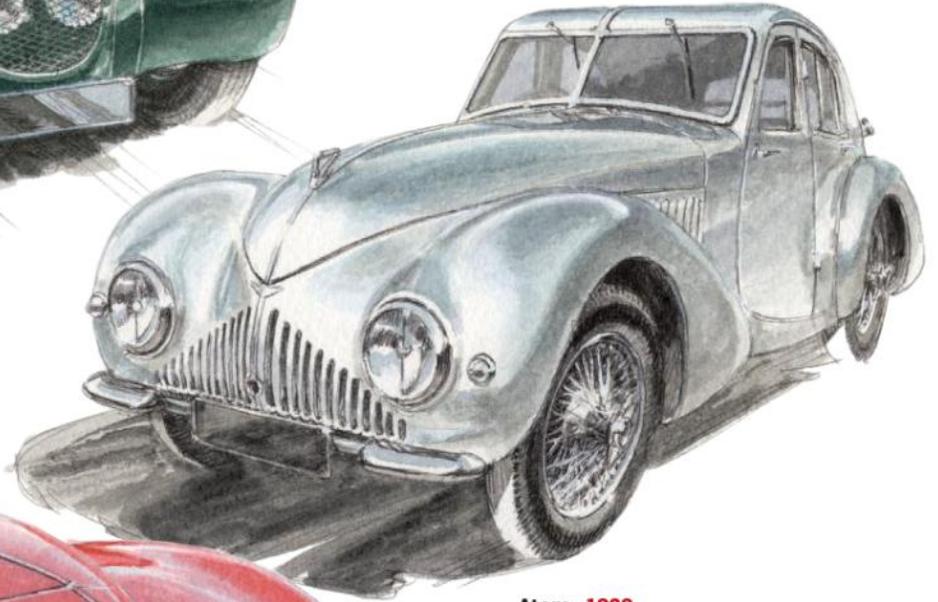
Gli anni della seconda guerra mondiale videro l'Aston Martin impegnata nella costruzione di componenti per l'industria aeronautica. Nonostante l'impresa operasse in una positiva situazione economico-finanziaria, essa venne venduta mediante un'inserzione anonima sul "Times" di Londra nel febbraio 1947; l'acquirente fu David Brown, che negli anni Trenta aveva fondato le omonime fonderie e fabbriche di trattori. Brown prese quella decisione dopo aver guidato con entusiasmo il prototipo "Atom".

Nello stesso anno egli acquisì anche la Lagonda, fondata nel 1904 a Staines, a Ovest di Londra, la cui reputazione si era consolidata nei dieci anni precedenti con i prestigiosi modelli 6 e 12 cilindri progettati da William Owen Bentley, artefice della gloriosa marca britannica che era stata acquistata dalla Rolls Royce nell'autunno 1932. Le automobili della gestione Brown impiegarono il motore quattro cilindri di 1970 cm³ e 90 CV oltre a nuove sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molle elicoidali. Contrassegnate dalla sigla "DB1", esse furono costruite nel 1948-50 in soli 14 esemplari, uno dei quali prese il via alla 24 Ore di Spa del 1948 dove riportò una clamorosa vittoria alla velocità media di ▶

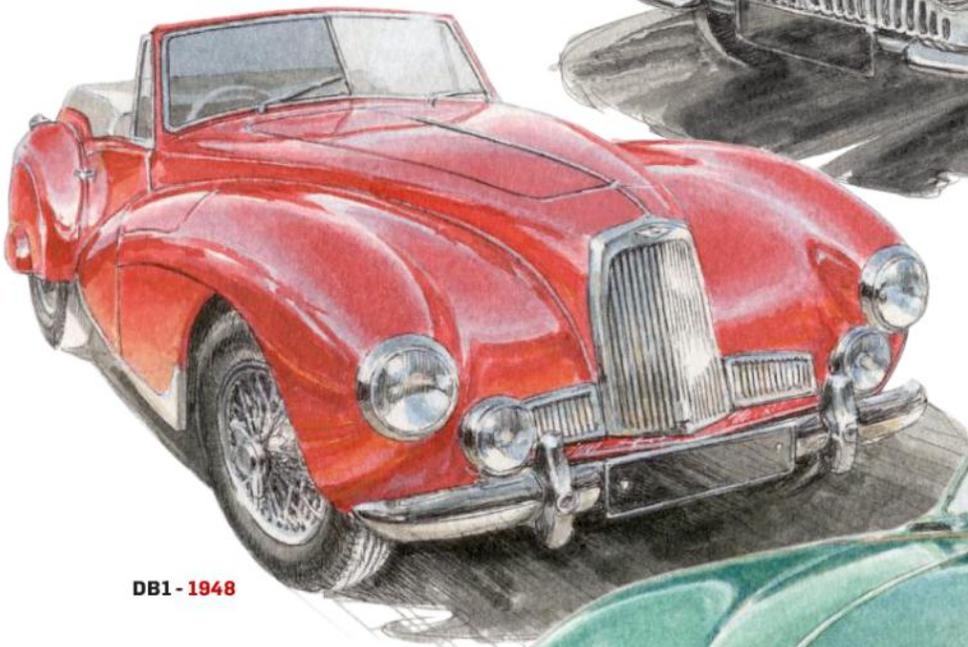
A FINE ANNI TRENTA SI TENTÒ
DI PUNTARE SUL PRESTIGIO
DEL MARCHIO, L'OPERAZIONE
RIUSCÌ IN PIENO SOLO
NEGLI ANNI CINQUANTA



C Type Speed - 1938



Atom - 1939



DB1 - 1948



DB2 Le Mans (prototipo) - 1949

quasi 116 km/h; erano macchine allestite con carrozzeria cabriolet 2-3 posti dalle forme arrotondate, contraddistinte dal lungo parafrangente anteriore raccordato a quello posteriore, secondo il nuovo indirizzo stilistico che si andava rapidamente diffondendo nel dopoguerra.

La "DB1" esordì ufficialmente al Motor Show di Londra 1948 e svolse un ruolo di transizione fra le Aston Martin di scuola anteguerra e quelle della futura generazione. Tre esemplari della "DB1" affrontarono nel 1949 la 24 Ore di Le Mans, esibendo una compatta carrozzeria coupé con coda fastback disegnata da Frank Feeley; due di esse erano spinte dal noto 4 cilindri di 1970 cm³, mentre nella terza era stato installato il 6 cilindri Lagonda di 2,6 litri. Quest'ultima vettura, che avrebbe costituito il prototipo del modello "DB2", non terminò la gara a cau-

sa di un'avaria alla pompa dell'acqua, ma colse il terzo posto assoluto poche settimane più tardi alla 24 Ore di Spa.

Lo stile della nuova coupé suscitò commenti favorevoli per la sobrietà di linee, la fiancata "ponton" e la peculiare calandra a tre elementi; il passo corto di 2510 mm fu reso più evidente dalle grandi ruote con pneumatici 6.00x16. Della "DB2" si realizzarono 308 coupé e 97 cabriolet, tutte con scocca in alluminio su telaio tubolare e spinte dal 6 cilindri di 2,6 litri, bialbero in testa, in tre versioni: con rapporto di compressione di 6,5:1 (105 CV a 5000 giri/minuto), di 7,5:1 (116 CV) e, dal gennaio 1951, dal "Vantage", compreso fino a 8,16:1 (125 CV). La vettura fu presentata nel maggio 1950 e offerta sul mercato locale a 2331 sterline, prezzo che risultò doppio rispetto a quello della Jaguar "XK 120", anch'essa provvista di motore 6 ci- ➤

DB2 Coupé - 1950

Sui primi 49 esemplari della "DB2" il frontale derivò nella sua struttura generale da quello del modello "DB1", con la calandra a tre elementi separati, mentre sulla fiancata spiccò la vistosa griglia di sfogo aria dal vano motore.

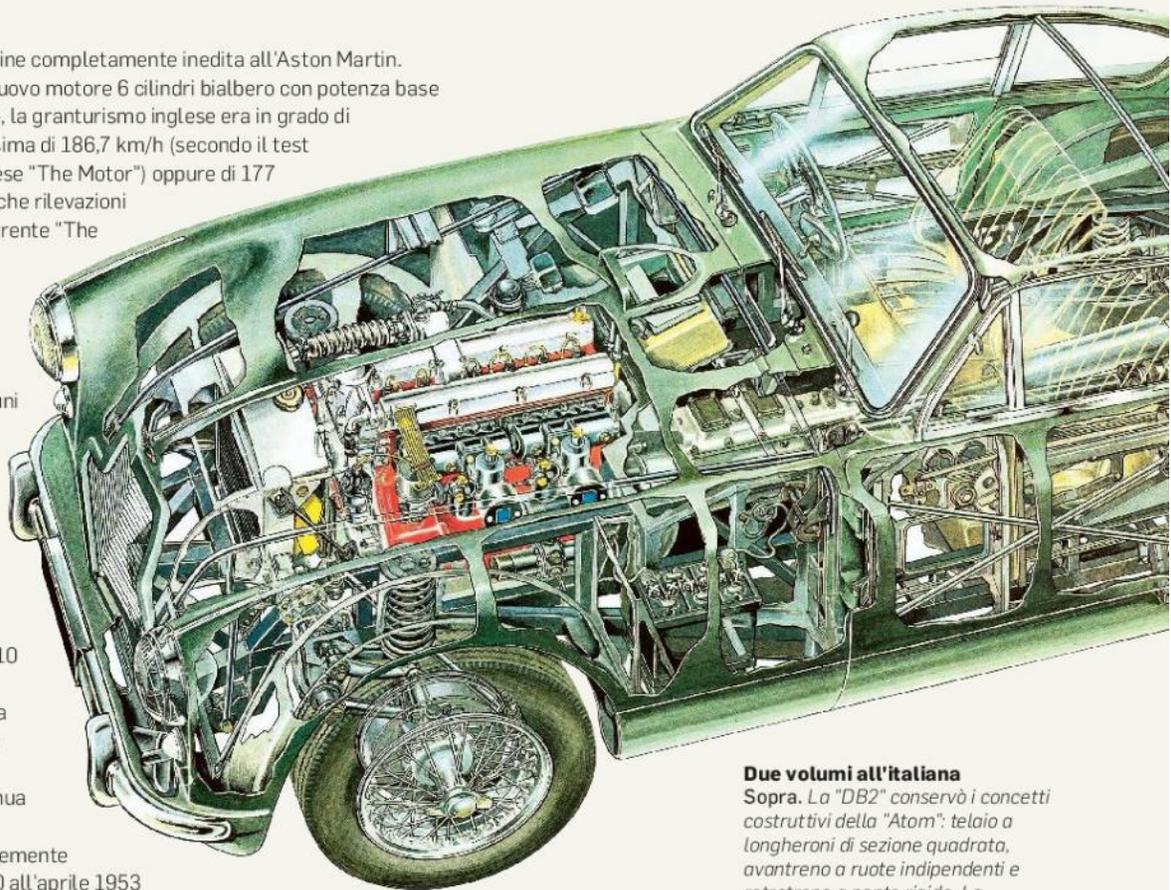
DB2 Cabriolet - 1952

La "DB2", qui in versione cabriolet, fu oggetto nel corso del 1952 di alcuni aggiornamenti estetici che interessarono il frontale, provvisto di calandra monolitica e di proiettori in posizione più elevata.

"DB2", VERSO LE SUPERCAR

COLLAUDO ALLA 24 ORE DI SPA

La "DB2" conferì un'immagine completamente inedita all'Aston Martin. Con un peso di 1130 kg e il nuovo motore 6 cilindri bialbero con potenza base di 105 CV a 5000 giri/minuto, la granturismo inglese era in grado di raggiungere la velocità massima di 186,7 km/h (secondo il test effettuato dal periodico inglese "The Motor") oppure di 177 km/h (secondo le più realistiche rilevazioni condotte dalla rivista concorrente "The Autocar"). Il tempo di accelerazione 0-96 km/h risultò rispettivamente di 11,2 e 12,4 secondi. La vettura prese vita da una sequenza di prototipi, su alcuni dei quali era ancora installato il motore 4 cilindri 2 litri; fu proprio una di queste macchine a conquistare nel 1949 la 24 Ore di Spa, dove al terzo posto si classificò un'altra "DB2" con il nuovo 6 cilindri. Realizzata su un passo di 2510 mm ed equipaggiata con pneumatici 6.00x16, la nuova Aston Martin apparve subito un'auto di forme gradevoli e moderne, con fiancata continua "ponton" e coda spiovente, parabrezza a V e lunotto lievemente avvolgente. Dal maggio 1950 all'aprile 1953 furono costruiti 411 esemplari del modello "DB2", di cui 102 in versione cabriolet e tre allestiti dal carrozziere svizzero Hermann Graber.



Due volumi all'italiana

Sopra. La "DB2" conservò i concetti costruttivi della "Atom": telaio a longheroni di sezione quadrata, avantreno a ruote indipendenti e retrotreno a ponte rigido. La compatta carrozzeria a due volumi era di tipica scuola italiana.

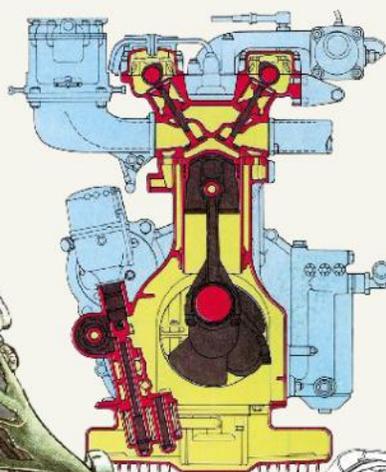
TAPPA STORICA FU L'INEDITO MOTORE BIALBERO 6 CILINDRI DELLA LAGONDA



DB2 Coupé - 1950



DB2 Cabriolet - 1952

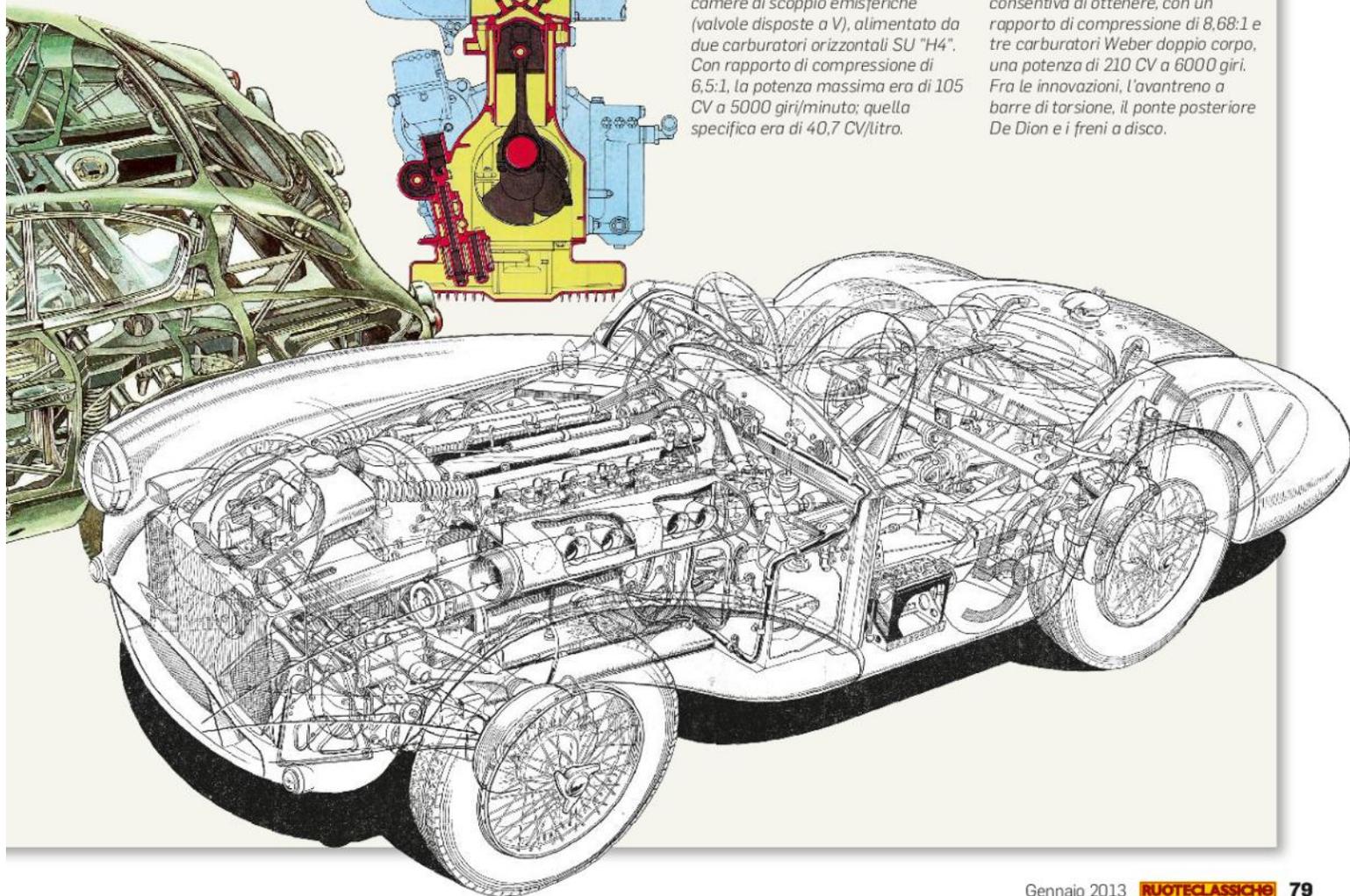


Testate emisferiche

A sinistra. Sezione trasversale del 6 cilindri in linea di 2580 cm³ con doppio albero a camme in testa e camere di scoppio emisferiche (valvole disposte a V), alimentato da due carburatori orizzontali SU "H4". Con rapporto di compressione di 6,5:1, la potenza massima era di 105 CV a 5000 giri/minuto; quella specifica era di 40,7 CV/litro.

Tre anni di vittorie

Sotto. La "DB3 S" riportò 15 vittorie assolute nel 1953-56. La cilindrata incrementata a 2922 cm³ consentiva di ottenere, con un rapporto di compressione di 8,68:1 e tre carburatori Weber doppio corpo, una potenza di 210 CV a 6000 giri. Fra le innovazioni, l'avantreno a barre di torsione, il ponte posteriore De Dion e i freni a disco.



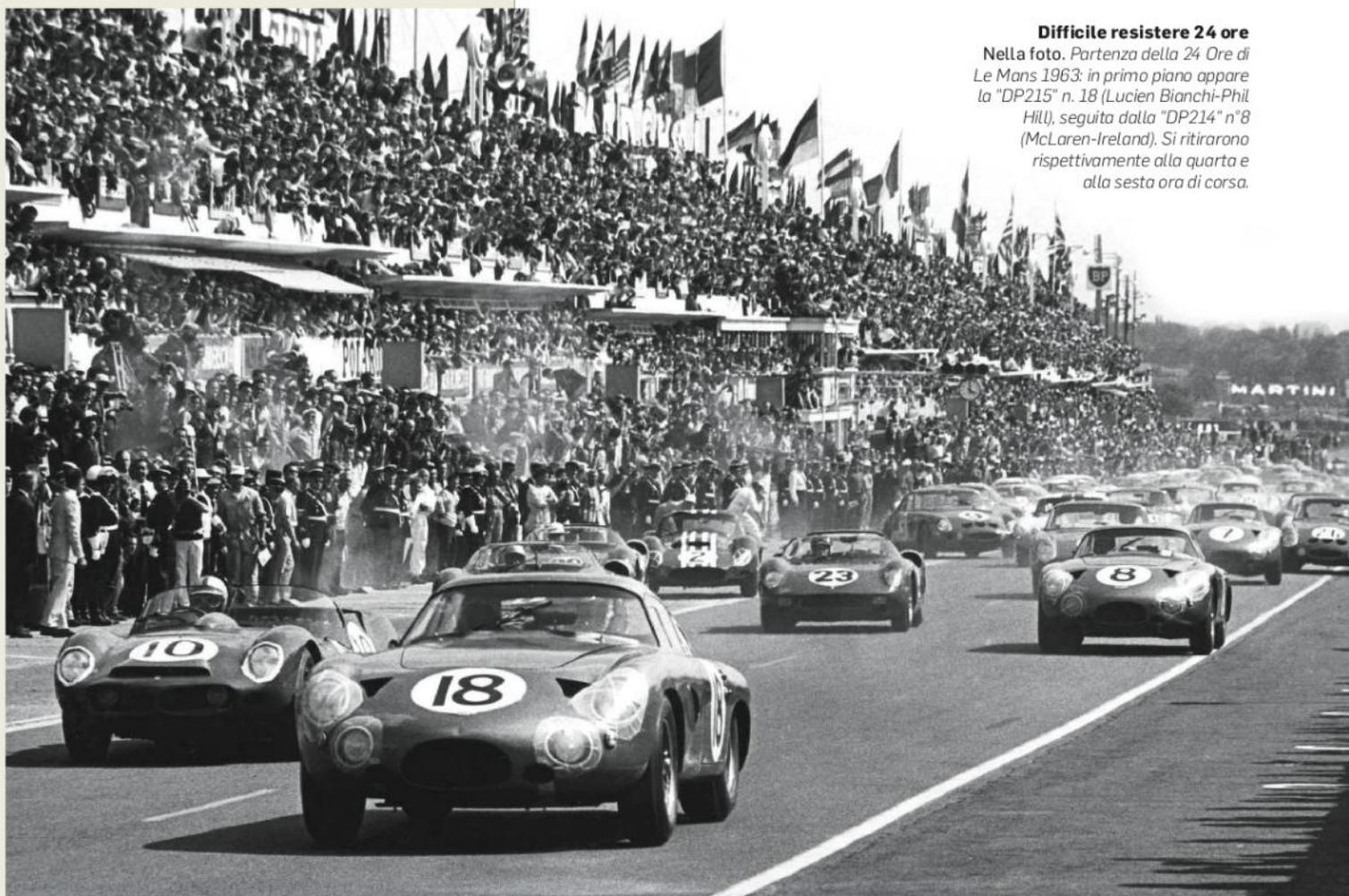
GLI INTENSI ANNI CINQUANTA

PAUL FRÈRE AL "MONTE"

lindri con distribuzione a due alberi a camme in testa ma di ben 3,8 litri. La produzione si concluse nell'aprile 1953 sotto la guida del dinamico direttore generale John Leonard Wyer, che negli anni Sessanta divenne l'uomo-chiave per il successo delle Ford "GT 40", nonché del direttore tecnico austriaco Eberhan von Eberhorst, che negli anni Trenta aveva affiancato Ferdinand Porsche nella progettazione delle Auto Union Grand Prix a motore posteriore. Sempre nel 1953 arrivò la "DB2/4", con la coda ridisegnata e dotata di un ampio portellone nel quale era incorporato il lunotto. Nell'aprile dell'anno seguente (1954) la cilindrata venne aumentata a 2922 cm³ (142 CV a 5000 giri/minuto) e la velocità massima sfiorò i 180 km/h. In tale occasione la costruzione delle carrozzerie venne affidata alla Mulliner di Birmingham, maggiore produttore inglese del settore.

David Brown volle in quella fase intensificare l'attività agonistica della marca. Già nel 1949 le "DB1" avevano ben figurato alla 24 Ore di Le Mans, ▶

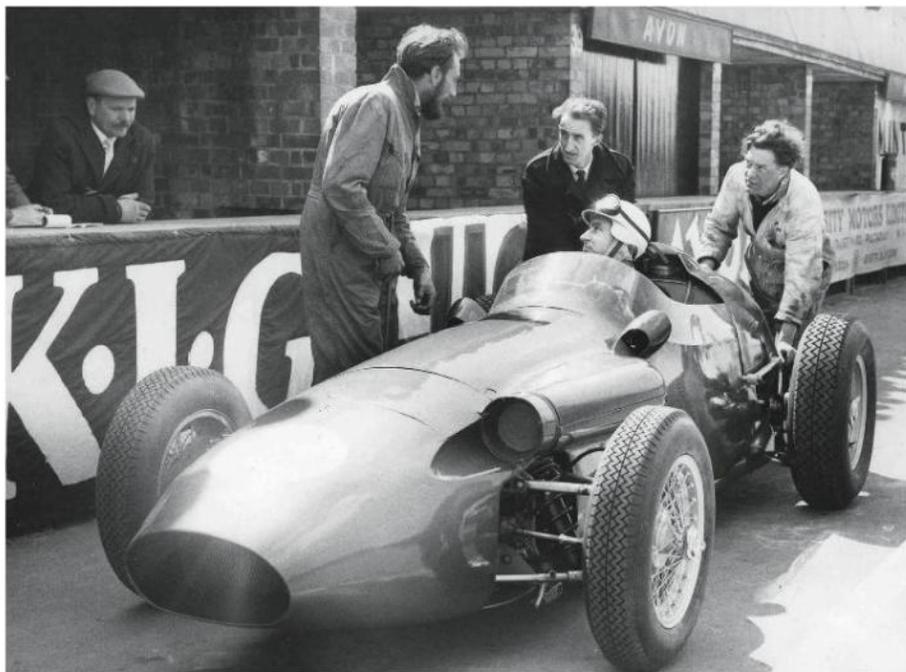
L'attività agonistica dell'Aston Martin toccò negli anni 50 la sua massima espressione sulla scena internazionale. La presenza assidua della Casa inglese nelle grandi prove di durata disputate in vari Paesi accrebbe la popolarità della marca, la quale schierò alla partenza vetture derivate dalla produzione di serie ma anche prototipi, che comportarono notevoli investimenti destinati non solo alla sfida tecnico-costruttiva contro una crescente squadra di concorrenti, ma anche alla ricerca sperimentale. La discesa in campo prese le mosse al Rally di Montecarlo del 1955 con l'Aston Martin "DB2/4" n. 304 (nella foto) affidata alla guida di T.H. Wisdom e di Paul Frère (1917-2008). La partecipazione alle gare in circuito, in particolare alla 24 Ore di Le Mans, vide anche la presenza di vetture sperimentali contrassegnate dalla sigla "DP214" (versione elaborata da 310 CV del modello di serie "DB4 GT") e "DP215", ultima auto ufficiale della fabbrica con motore 4 litri. L'euforia per le competizioni indurrà David Brown a cimentarsi nel 1959 anche in Formula 1.



Difficile resistere 24 ore

Nella foto. Partenza della 24 Ore di Le Mans 1963: in primo piano appare la "DP215" n. 18 (Lucien Bianchi-Phil Hill), seguita dalla "DP214" n.8 (McLaren-Ireland). Si ritirarono rispettivamente alla quarta e alla sesta ora di corsa.

Toccata e fuga in Formula 1
 Sotto. Dalla "DB3 S" David Brown volle trarre una Formula 1 che schierò al G.P. d'Olanda (31 maggio 1959). Alla guida Roy Salvadori e Carroll Shelby. La foto mostra proprio Salvadori durante un collaudo sulla pista di Silverstone.



A Montecarlo, a Montecarlo!
 A destra. Una "DB Mk III" in azione durante la 28ª edizione del massacrante Rally di Montecarlo, che si svolse dal 18 al 25 gennaio del 1959. In quell'occasione la vettura inglese si distinse per affidabilità e prestazioni.



Un, due, tre al Tourist Trophy

Sopra. Sulla pista inglese di Goodwood Tony Brooks in coppia con Stirling Moss colse la vittoria al Tourist Trophy (13 settembre 1958), al volante della "DBR1" n° 7. Completarono il successo delle "DBR1" il secondo posto di Salvadori e il terzo di Shelby. Quarta la Porsche "1500" del pilota francese Jean Behra, seguita da una Jaguar "D Type".



Prima e terza a Le Mans
 Sopra. La prestigiosissima 24 Ore di Le Mans vide imporsi nel giugno 1959 l'Aston Martin "DBR1". La vettura conquistò il primo posto assoluto con la coppia Salvadori-Shelby e il secondo con Trintignant-Frère. La coppia Salvadori-Shelby percorse 4348 km alla velocità media di 181,163 km/h.

Di casa al Tourist Trophy
 Sopra a destra. Dopo il successo del 1958, l'Aston Martin tornò al Tourist Trophy nel 1960 con lo speciale modello "DB4 GT", affidato a Roy Salvadori (1922-2012).
 A destra. Jim Clark al volante della "DB4 GTZ" al Tourist Trophy del 1962. Il pilota scozzese si ritirerà al 60° giro dopo una collisione con John Surtees.



Speciale per Angela

A destra. Nel 1957 fece la sua comparsa una particolare coupé con ruote a gallettoni e un curioso paraurti piegato all'insù. La vettura, allestita in esemplare unico sull'autotelaio "DB3 S", si dice fosse destinata ad Angela, figlia di David Brown.



Una coda che finisce così

Sopra. La vista posteriore evidenzia una coda fuori del comune con pinne sui parafranghi e lunotto panoramico in due parti ma priva di un accesso al vano bagagli.

Opera unica di Bertone

Sotto. A tenere viva la creatività dei carrozzieri italiani contribuì nel 1957 Bertone, che interpretò l'autotelaio "DB2/4" con una coupé di sobria eleganza per il Salone di Torino. Rimase negli anni un classico fra le belle fuoriserie degli anni Cinquanta.



a 35 competizioni, riportando 15 vittorie e 13 secondi posti (di cui tre a Le Mans, nel 1955, 1956 e 1958). Spinta dal 6 cilindri bialbero di 2922 cm³, essa beneficiò di numerosi sviluppi (motore a doppia accensione e alimentazione a iniezione Cav) e nel 1955 raggiunse la potenza massima di 240 CV a 6000 giri/minuto; il tempo di accelerazione da 0 a 60 miglia orarie scese a 6,6 secondi mentre la velocità massima sfiorava i 225 km/h.

Campioni del mondo nel 1959

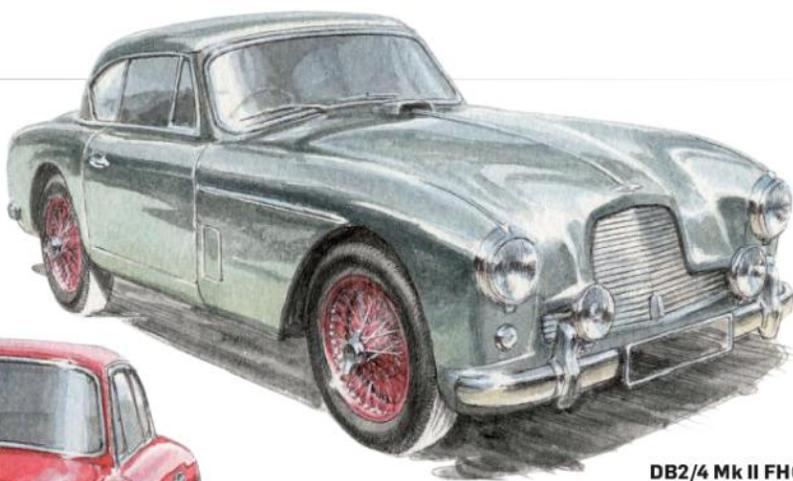
La "DB3 S" con carrozzeria roadster fu prodotta in 30 esemplari, dei quali 19 in versione stradale. A questo modello seguì nel 1956 la "DBR1", progettata da Ted Cutting, che debuttò alla 24 Ore di Le Mans affidata alla guida di Reg Parnell e Tony Brooks.

L'anno dopo la vettura conquistò il secondo posto al British Empire Trophy e al Goodwood Trophy per vincere poi la 24 Ore di Spa, la 1000 Chilometri del Nürburgring e aggiudicarsi nel 1959 il titolo mondiale Sport. Per espresso desiderio di David Brown la meccanica della "DB3 S" servì anche per la monoposto "DBR4" di Formula 1, con la quale la fabbrica di Feltham accarezzò il sogno di competere con successo nel massimo campionato automobilistico; esordì con Roy Salvadori e Carroll Shelby al Gran Premio d'Olanda del 1959, seguita l'anno dopo dalla "DBR5/250", con cui terminò l'avventura della marca in Formula 1.

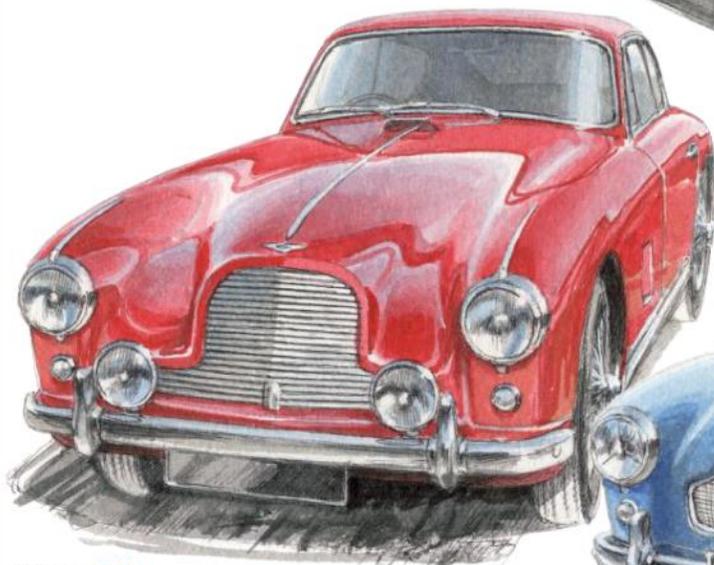
Tra il 1955 e il 1957 l'autotelaio dell'Aston Martin "DB2/4" venne interpretato anche da alcuni carrozzieri italiani, sia in versione coupé (Bertone e Alemanno) sia cabriolet due posti (Bertone e Touring). Una "DB2/4" seconda serie fu allestita in vetroresina, per conto del pilota Harry Schell, dalla Ghia di Torino: faceva parte della famiglia "Supersonic", un tipo di carrozzeria con cui Ghia vestì diverse meccaniche dell'epoca, e il progetto era stato affidato a Giovanni Savonuzzi.

Nell'ottobre del 1955 fu avviata la produzione della "DB2/4 Mk II", realizzata in 199 unità fino all'agosto del 1957. Furono impiegati praticamente gli stessi organi meccanici della prima serie (la potenza massima salì però da 142 a 165 CV), ma le carrozzerie furono costruite non più dalla Mulliner bensì dalla Tickford di Newport Pagnell, il cui control-

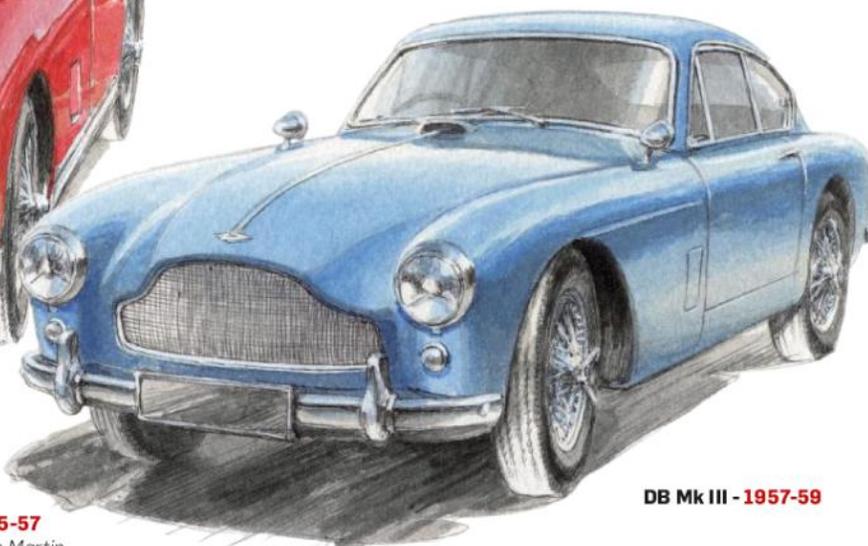
ALLA FINE DEGLI ANNI CINQUANTA FU EVIDENTE CHE ORMAI LA "DB2" AVEVA FATTO IL SUO TEMPO



DB2/4 Mk II FHC - 1955-57



DB2/4 - 1953



DB Mk III - 1957-59

DB2/4 - 1953

Al Salone di Londra del 1953 debuttò il modello "DB2/4", sul quale si adottò una nuova linea di coda e si abbandonò il parabrezza a V per un altro lievemente arrotondato. Il motore di 2,9 litri (disponibile dal '54) era in grado di spingere l'auto a 190 km/h, con un'accelerazione 0-96 km/h di quasi 11 secondi.

DB2/4 Mk II FHC - 1955-57

Nell'ottobre 1955 l'Aston Martin lanciò la "DB2/4 Mk II", con motore di 2922 cm³ da 142 CV, derivato dalla "DB3 S" da competizione. La carrozzeria, allestita dalla Tickford che David Brown aveva appena rilevato, presentava modanature lucide alla linea di cintura e ai parafranghi anteriori.

DB Mk III - 1957-59

Il frontale adottò una calandra larga e bassa, che conferì alla vettura un aspetto più moderno e sportivo. Il motore base di 2,9 litri, che sviluppava 162 CV a 5500 giri/minuto, era affiancato da quello con tre carburatori Weber doppio corpo capace di 195 CV.



I baffi come li portava Touring

Sopra. La "DB Mk III" fu esposta al Motor Show di Londra in versione cabriolet due posti. La filante carrozzeria era caratterizzata da un sottile "baffo" tangente al parafrangente anteriore, un motivo stilistico che all'epoca si era già visto su alcune vetture sportive italiane.

lo era stato acquisito dallo stesso David Brown nel dicembre del 1954.

Fu ben presto evidente che la gamma Aston Martin non corrispondeva più alle richieste del mercato: le linee della varie "DB2" apparivano ormai superate e la gamma esigeva un rapido rimpiazzo. Rilanciare la produzione stradale era necessario per affrontare il deficit di bilancio dell'impresa, in gran

parte attribuibile ai cospicui investimenti operati nel settore delle corse. La minacciosa prospettiva per il futuro indicava che, senza rinnovamento, la fabbrica si sarebbe trovata a produrre più automobili di quante fosse in grado di vendere. Si corse ai ripari presentando al Salone di Ginevra del 1957 la "DB Mk III". La vettura adottava, opportunamente rivisitati, gli organi meccanici della "DB2/4" e la carrozzeria sfoggiava una calandra bassa e a sviluppo orizzontale, ispirata a quella delle "DB3 S" da competizione.

Le modifiche più importanti interessarono ancora una volta il motore 6 cilindri di origine Lagonda, sul quale intervenne il progettista Tadek Marek, di origine polacca, approdato all'Aston Martin nel 1954; egli modificò il monoblocco e l'albero motore, nonché le canne cilindri e la testata onde scongiurare una volta per tutte le perdite dal circuito di raffreddamento. Così rimaneggiato, il motore fu offerto nella versione con due carburatori SU (162 CV), oppure tre SU (180 CV), o ancora con tre Weber e rapporto di compressione di 8,68:1 (195 CV). ➤

La prima della Touring

A destra. I contatti fra l'Aston Martin e la carrozzeria Touring si concretizzarono nel 1956. Quell'anno fu esposta al Salone di Parigi questa cabriolet su autotelaio "DB2/4" con motore di 2,9 litri.

Tra le migliori Zagato

Sotto. Anche il carrozziere milanese si cimentò nell'interpretare con notevole perizia l'autotelaio Aston Martin, come dimostra questa coupé in alluminio realizzata nel 1960 su base "DB4 GT".



DB4 - 1958-61

Debuttò al Motor Show di Londra del 1958 con motore di 3670 cm³ (240 CV) e si affiancò in produzione alla "DB Mk III". Fece sensazione l'elegante carrozzeria disegnata dalla Touring, per la quale venne previsto l'assemblaggio su licenza presso la Tickford.

DB4 GT - 1959-63

Nell'autunno 1959 debuttò la "DB4 GT" con passo corto più corto (2362 mm) e motore 3,7 litri, doppia accensione, tre carburatori Weber doppio corpo, rapporto di compressione di 9:1, 302 CV a 6000 giri/minuto. Interessanti le carenature in plexiglas ai proiettori.

DB4 GTZ - 1960

Allstita con carrozzeria in alluminio da Zagato, si fece apprezzare per la linea compatta e tondeggiante. Il motore era assai spinto: con rapporto di compressione di 9,7:1 erogava 314 CV di potenza. Se ne produssero soltanto 19 esemplari nel biennio 1960-61.

La "DB Mk III" si rivelò più veloce della serie precedente, nonostante il peso della vettura superasse i 1300 kg; rimase in produzione da marzo 1957 a luglio 1959 e venne consegnata in 551 unità nelle versioni coupé e cabriolet.

1959, doppietta a Le Mans

Erano maturati tuttavia i tempi per introdurre la "DB4", modello radicalmente nuovo che esordì al Motor Show di Londra 1958 e per il quale si predispose un nuovo motore 6 cilindri bialbero di 3670 cm³ costruito in lega leggera (240 CV a 5500 giri/minuto) e collaudato con successo già a partire dal 1957 sulla "DBR1" da competizione. Lo stesso sei cilindri regalò due anni più tardi all'Aston Martin i primi due posti assoluti alla 24 Ore di Le Mans.

La "DB4" sfoggiava una nuova carrozzeria disegnata con notevole talento dalla Touring di Milano e realizzata secondo i metodi costruttivi "Superleggera", ampiamente sperimentati negli anni dal celebre allestitore milanese; ciò comportò l'abbandono del classico telaio tubolare per un altro a piattaforma, in grado di consentire la costruzione integrale della nuova scocca in alluminio.

Con un passo di 2490 mm, avantreno a bracci sovrapposti e ponte posteriore con molle elicoidali e parallelogramma di Watt, la "DB4" consolidò la posizione dell'Aston Martin fra le granturismo ad alte prestazioni (225 km/h di velocità massima) di fama mondiale. Fu costruita in 1110 esemplari, suddivisi in cinque serie, dall'ottobre 1958 al giugno 1963; la serie "Vantage" con motore "SS" debuttò nel 1961; si contraddistinse per i tre carburatori SU (potenza massima di 266 CV) e, sulla maggior parte degli esemplari, per i proiettori carenati come quelli della "DB4 GT" del 1959.

"DB4", BELLA GRAZIE A TOURING

4 POSTI, 240 CV, 225 ALL'ORA

La "DB4" fu lanciata al Salone di Parigi del 1958 e dieci giorni dopo al Motor Show di Londra, dove fu accolta con entusiasmo dal pubblico e dalla critica. Grande merito fu attribuito all'elegante carrozzeria disegnata dalla Touring di Milano, ma anche gli organi meccanici la qualificarono come la più veloce quattro posti offerta sul mercato. Il telaio cambiò radicalmente, passando da quello tubolare dei modelli precedenti a quello a piattaforma, sul quale veniva ancorata la struttura di sottili tubi in acciaio rivestita di pannelli in alluminio, secondo la formula costruttiva "Superleggera". Il motore 6 cilindri bialbero in lega leggera venne riprogettato con cilindrata maggiorata a 3670 cm³, rapporto di compressione di 8,2:1 e due carburatori SU "HD8". La potenza era di 240 CV a 5500 giri/minuto. Le sospensioni anteriori erano a ruote indipendenti, mentre al retrotreno fu previsto un ponte rigido con molle elicoidali e parallelogramma di Watt. L'impianto frenante adottava dischi Dunlop sulle quattro ruote. Con un passo di 2490 mm e un peso a vuoto di 1311 kg, la "DB4" era in grado di raggiungere la velocità massima di 225 km/h. La produzione, nel periodo tra ottobre 1958 e giugno 1963, raggiunse le 1100 unità suddivise in cinque serie successive; il prezzo di listino fu fissato in 4085 sterline, quasi il 50% in più rispetto a quello della Jaguar "XK 150 S".



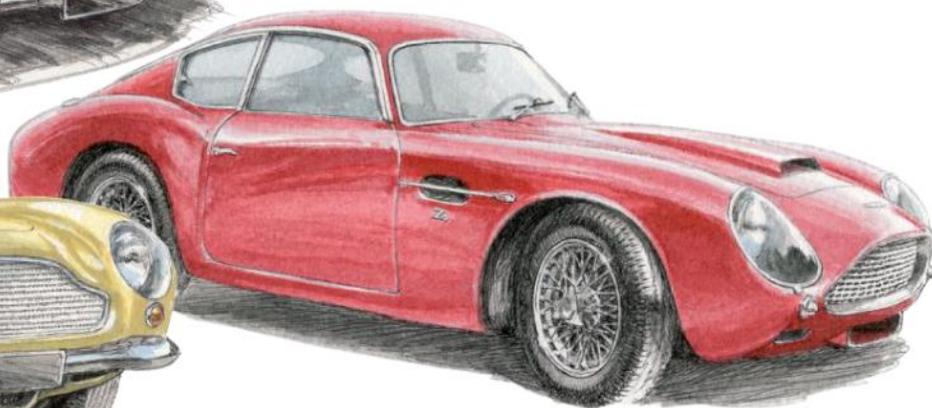


DB4 - 1958-61

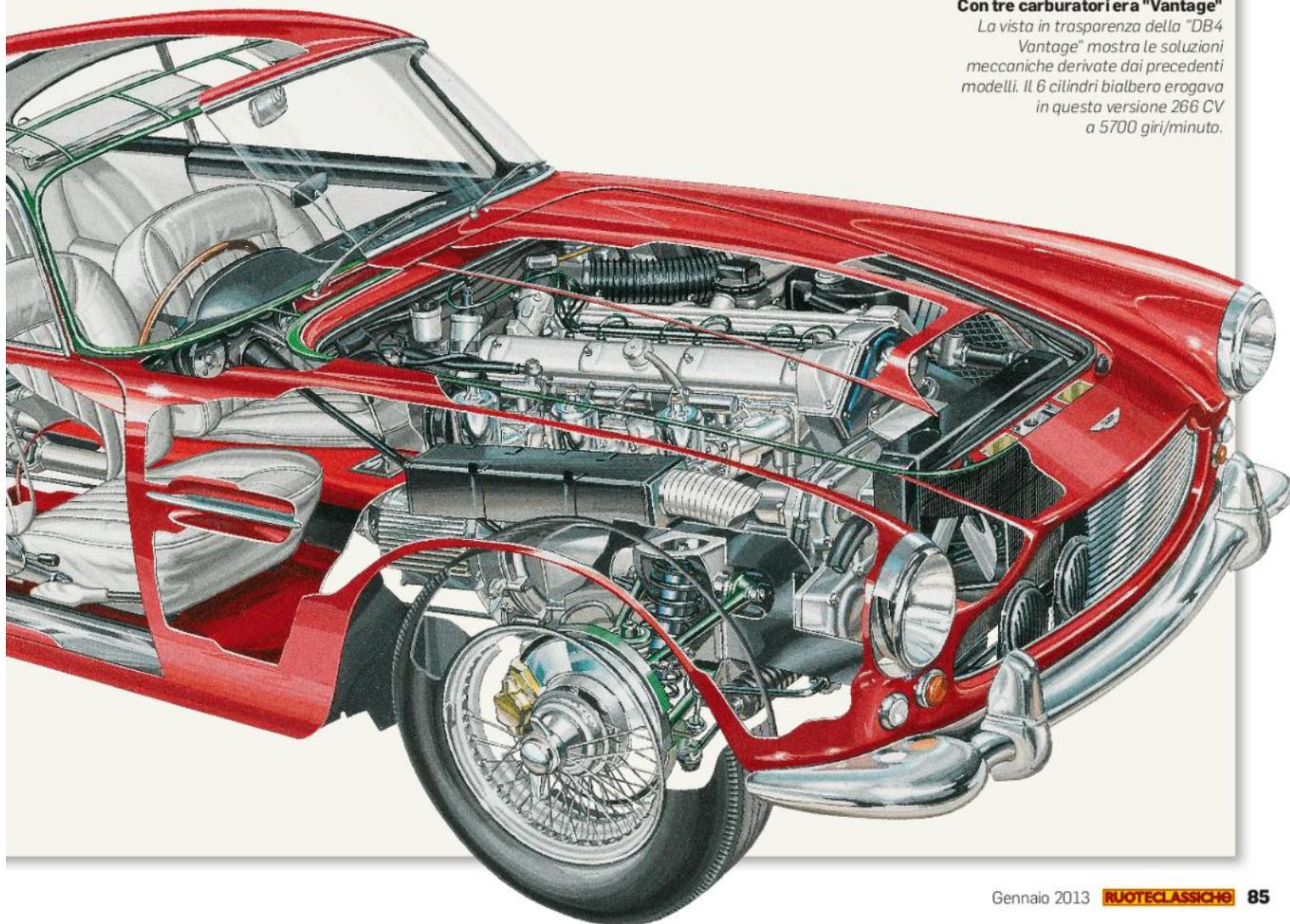
VISTA LA "DB4", L'AGENTE CALIFORNIANO TELEGRAFÒ: "DATEMENE PIÙ CHE POTETE: LE VENDERÒ TUTTE"



DB4 GT - 1959-63



DB4 GTZ - 1960



Con tre carburatori era "Vantage"

La vista in trasparenza della "DB4 Vantage" mostra le soluzioni meccaniche derivate dai precedenti modelli. Il 6 cilindri bialbero erogava in questa versione 266 CV a 5700 giri/minuto.

IMPRESSIONI Porsche "356 A 1600" 1956



Ha studiato la materia

Sopra. Il proprietario Cristian Vecchi, 43 anni, agente di commercio della provincia di Bergamo. Da sempre sognava di possedere una Porsche e con grande passione ha seguito il restauro di questa, durato due anni.





RARITÀ in incognito

Sembra una "A" coupé qualunque ma ha il tettuccio apribile "a freccia" del modello precedente, accessori poco diffusi, un colore disponibile solo per un anno. Tutto ciò la rende meno comune di una "Speedster". Acquistarla è stato conveniente, ma il restauro...

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli

Si fa notare al primo sguardo per il suo bellissimo, quanto insolito su una Porsche, azzurro metallizzato con gli interni rossi. Ma questa "356 A", numero di telaio 55610, anno di costruzione 1956, ha ben altro da esibire. Come il tetto apribile Golde, nato per il modello precedente (la cosiddetta "Pre A") e caratterizzato dall'impercettibile forma a freccia in direzione del parabrezza.

"La mia coupé è più rara di una 'Speedster'", esordisce il proprietario, Christian Vecchi, 43 anni, bergamasco. "Con queste specifiche fu allestito soltanto un lotto limitato di vetture". Nel settembre del 1955, infatti, quando fu introdotta la "A", la Reutter di Stoccarda, che montava le carrozzerie della "356", aveva ancora a magazzino circa 200 tettucci di quel tipo: una scorta sufficiente a soddisfare le richieste fino ai primi mesi del 1957. Successivamente fu adottato il tettuccio che si vede sulla maggior parte delle "356", dalla forma perfettamente rettangolare.

Su questo esemplare spicca un altro prezioso optional dell'epoca, la coppia di fendinebbia collocati accanto ai fari, una soluzione proposta dalla Casa in alternativa a quella più convenzionale sopra il paraurti. All'interno troviamo un altro accessorio di pregio, l'orologio settimanale Kienzle Vdo a carica manuale mon-

Vedo azzurro

Nella foto. Il colore Aquamarineblau Metallic fu adottato solo per il model year '56. Negli anni Sessanta questo esemplare sbarcò in California, dove venne riverniciato in argento. In occasione del recente restauro è stata ripristinata la tinta originale. Si noti la targa personalizzata con l'anno di costruzione.

"LA MACCHINA ERA FERMA DA ANNI. NON ABBIAMO AVUTO IL CORAGGIO DI PROVARE A METTERLA IN MOTO"



Luci separate

Sopra. Lanciata nel settembre del 1955, la prima serie della "356 A", detta "T1", si distingue per la fanaleria posteriore a quattro luci: all'interno posizione e stop, all'esterno gli indicatori di direzione. I catarifrangenti sono fissati ai paraurti.

tato sullo sportello del cassetto portaguanti. Insomma, una "356 A" davvero particolare quella che Cristian ha acquistato nel 2008 da un commerciante, che l'aveva a sua volta importata dalla California: "Era in condizioni pessime", prosegue. "La carrozzeria, con tante piccole ammaccature e ampie zone arrugginite, mostrava tracce di una verniciatura argento ormai abrasa dalle intemperie". Mancavano, tra l'altro, i fanalini

posteriori, le coppe ruota e i paraurti; questi ultimi erano stati sostituiti da rostri tubolari realizzati artigianalmente. Sotto la coda spuntavano quattro scarichi con terminali a fetta di salame. Nell'abitacolo una situazione analoga: plancia verniciata di nero opaco e sedili rivestiti con una finta pelle nera squarciata in più punti.

"La meccanica - riattacca Cristian - era completa e, probabilmente, pure funzionante. La macchina sembrava però abbandonata da tempo e non abbiamo avuto il coraggio di avviare il motore. La chiave di accensione, del resto, era andata perduta". A fronte di tutto ciò il prezzo richiesto non era folle come quello di altre "356" che Cristian aveva esaminato. Egli aveva sempre sognato una Porsche e, avvicinandosi come spettatore alle gare di regolarità per le "storiche", covava il desiderio di parteciparvi con la moglie. La "356 A" era anche una macchina giusta per la Mille Miglia e questo esemplare sembrava quello giusto per lui.

Ha deciso di acquistarla, a una cifra che preferisce non rivelare, e di iniziare l'avventura di un restauro impegnativo sotto tutti i punti di vista che ha voluto seguire di persona. Ottenuto il certificato d'origine dalla Porsche, Cristian ha appu-



Signora in rosso

Sopra. Sotto la plancia c'è il rubinetto della riserva carburante che si aziona con una manetta.

Sopra a destra. I rivestimenti dei sedili e dei pannelli laterali sono stati rifatti in pelle nel rosso d'origine. I poggiatesta sono stati aggiunti dall'attuale proprietario.

A destra. La moquette riveste completamente pianale e vano bagagli posteriore. A quest'ultimo si accede ribaltando il divanetto.





I fanali dove vuoi

Nella foto. I fendinebbia, optional dell'epoca, sono fissati a lato dei fari. Quelli sul paraurti erano più diffusi.

Sopra. Sulla serie "T1" (prodotta fino all'agosto 1957) il tachimetro è a sinistra e l'indicatore della benzina e il termometro dell'olio a destra (su quella successiva le posizioni saranno invertite). Al centro c'è il contagiri. L'orologio settimanale è montato sul cassetto portaguanti.



UN ROTTAME DALL'AMERICA

Ecco in quali condizioni è arrivata dalla California la "356" di Cristian Vecchi. I paraurti non c'erano più, sostituiti da rostri tubolari artigianali, la marmitta aveva quattro terminali, la scocca, color argento, era arrugginita, scrostata e ammaccata. L'interno non era in condizioni migliori: la plancia era stata dipinta di nero opaco, i sedili erano di finta pelle nera e squarciati, mancava il pulsante del clacson ed era stata montata una radio stereo anni Settanta al posto della Blaupunkt dell'epoca.



Carissime alette

A destra. Il taglio frontale a "V" distingue i tettucci apribili tipici della serie "Pre A", montati anche sulla "A" fino ai primi mesi del '57.

Più a destra. Le alette parasole in plastica trasparente fumée sono nuove e sono costate 600 euro.

Sotto. La "356" sul traghetto che collega le sponde dell'Adda.



rato che la vettura, fatturata a un concessionario tedesco l'8 febbraio 1956, era uscita di fabbrica con le seguenti caratteristiche: colore Aquamari-neblau Metallic codice 5607, rivestimenti interni in similpelle rossa, motore "1600" da 60 CV (quello meno potente, riservato alla cosiddetta versione "Dame" ovvero per signora). Gli optional erano: radio Blaupunkt "Colonia" con antenna, orologio settimanale, tettuccio apribile, fendinebbia, cerchi ruota forati e cromati. Le caratteristiche di base quindi corrispondevano, ma, nel tempo, la livrea azzurra era stata cambiata e la preziosa radio sostituita con un apparecchio stereo. Orologio e fendinebbia erano andati perduti. Ciò era presumibilmente avvenuto in California, dove la vettura risultava aver circolato dal 1963 al 1983 e dove era rimasta fino al 2008.

Cristian non era esperto di "356" e, prima di tutto, doveva documentarsi per verificare l'originalità di ogni componente, anche di quelli che doveva trovare: "Devo dire che la Porsche non mi è stata di grande aiuto. Per fortuna, acquistando alcuni libri dedicati e navigando sul web ho trovato molte informazioni rese pubbliche da veri esperti che mi hanno permesso di farmi una bella cultura sulla '356'". Mentre di carrozzeria, telaio e meccanica si prendevano cura le officine specializzate, Cristian si dedicava al restauro delle minuterie e al reperimento dei particolari mancanti. Appassionante la ricerca dei componenti più rari, condotta partecipando ad aste su eBay, con più contendenti che facevano salire il prezzo alle stelle. Da un austriaco Cristian è riuscito ad ac-



Non le piace correre

A destra. Il motore "1600" da 60 CV non è spinto ma è elastico. Per chi vuole di più c'è la "Super" (75 CV).

Sopra. La ruota di scorta e il serbatoio della benzina occupano quasi tutto il vano anteriore. Per i bagagli rimane poco spazio.





Certificato di nascita
Sopra. La carrozzeria era allestita dalla Reutter di Stoccarda; la torghetta con il numero di telaio, fissata sulla battuta della porta sinistra, ha beneficiato di un restauro conservativo. Il fregio Reutter è rivettato in bella vista sul parafrangente anteriore destro.

IL PREZZO SALE CON GLI OPTIONAL

La quotazione della "A" (1954-59) varia in base alla cilindrata: la "1300" va dai 35.000 euro della versione con 44 CV ai 37.000 della "S" da 60 CV. La "1600" da 60 CV (quella del servizio) vale 38.000 euro; la più potente "Super" da 75 CV arriva a 40.000 euro. La presenza di optional molto rari, come nel caso di questo esemplare, può far lievitare il prezzo anche sensibilmente.

quistare, per 240 euro, i fendinebbia da restaurare e da un americano ha trovato le alette parasole in plastica trasparente fumée, pagandole 600 euro. L'acquisto della leva del freno a mano l'ha concluso per 120 dollari mentre un americano gli ha rifatto la serie delle chiavi in base ai codici stampigliati sui blocchetti. "Posso dire", continua Vecchi, "che tramite Internet ho reperito molti pezzi rari e sicuramente originali, pagandoli il giusto e arrivati a casa mia in 7-10 giorni. Purtroppo il mio giudizio su qualche commerciante nostrano, incontrato alle varie fiere, non è altrettanto positivo. Mi sono stati infatti spacciati per originali l'orologio e il pulsante del clacson, che erano invece delle repliche".

Scoperto l'inganno, Cristian è riuscito a darli indietro, facendosi restituire il denaro. L'orologio originale l'ha quindi trovato revisionato, a 700 euro, da un collezionista svizzero; il pulsante del clacson se l'è procurato negli Stati Uniti per 300 euro. Più complesso è stato invece reperire l'introvabile maniglia del tettuccio apribile del tipo "Pre A", che ha comprato in Svizzera per 250 euro, purtroppo sprovvista della scritta "Golde". Appuratolo, Cristian l'ha fatta incidere basandosi su una foto d'epoca. Qualche mese fa ha scoperto

che sull'altro lato della maniglia ci doveva essere anche la scritta "Weathershields" e, quindi, ha fatto aggiungere anche quella. Risolto il problema dei componenti, restava quello di riprodurre esattamente il colore Aquamarineblau Metallic, di cui non sembrava esser rimasta traccia sulla scocca. Per fortuna, dissaldando il muso dai parafrangenti per risanare la carrozzeria, è venuta alla luce una parte con la vernice originale alla nitro. Dopo parecchi tentativi è stata trovata la tonalità giusta, utilizzando una moderna ed ecologica vernice a base d'acqua con finitura trasparente. Alla fine del 2010, ultimato il restauro dal costo che Cristian preferisce dimenticare, è arrivato finalmente il collaudo.

"Ero talmente eccitato", confessa, "che mi sono persino dimenticato di aprire il rubinetto della benzina. Il motore non partiva e stavo per fare una figuraccia. A parte questo, è andato tutto bene". Ottenuta la certificazione Asi, la vettura è stata immatricolata con la targa personalizzata 956, che ricorda l'anno di costruzione. Cristian la usa spesso, non solo per le gare di regolarità, ma anche per rilassanti gite in compagnia della moglie. Programmi futuri? "La Mille Miglia, ovviamente".

**LE PRESTAZIONI SONO MODESTE:
IL MOTORE "DAME" DA 60 CV
ERA STATO PENSATO PER LE SIGNORE**

CARATTERISTICHE

Motore Post. longitudinale - 4 cilindri boxer
4 supporti di banco
Alésaggio 82,5 mm - Corsa 74 mm
Cilindrata 1582 cm³
Rapporto di compressione 7,5:1
Potenza 60 CV a 4500 giri/min
Coppia 11,2 kgm a 2800 giri/min
Valvole in testa a V, aste e bilancieri
Distribuzione ad albero a camme centrale
Due carburatori invertiti Solex "32 PBIC"
Lubrificazione a carter umido, 4,5 litri
Raffreddamento ad aria
Impianto elettrico 6 V, batteria 84 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 4,42:1
(optional 4,38:1, 4,857:1 o 5,167:1)
Pneumatici 5,60-15
(optional 5,90-15 Sport)
Cerchi a disco 4 ½ J x15 in acciaio
verniciato (optional cromati).

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2+2 posti
Telaio in lamiera stampata
Carrozzeria in acciaio, produzione Reutter
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
bracci long., barre di torsione trasv.,
barra stabilizzatrice
Sospensioni post. a semiassi oscillanti,
bracci long., barre di torsione trasv.
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e dito
Serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso Passo 2100 mm
Carreggiata ant./post. 1306/1272 mm
Lungh. 3950 mm - Largh. 1670 mm
Altezza 1220 mm - Peso a vuoto 860 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 16 secondi
Consumo 10 l/100 km.



ESPERIMENTO FALLITO

Per primo ci prova Bugatti nel 1931: una delusione. Poi tentano alcuni costruttori americani per vincere a "Indy". Solo gli inglesi della Ferguson e della Lotus combinano qualcosa. Ma il progetto più bello rimane quello della Cisitalia "360" del 1948 a motore centrale 12 cilindri, studiata da Porsche. Peccato che nelle curve la macchina tirasse dritta: s'erano dimenticati il differenziale centrale

di Adriano Cimarosti

Otto gare e un secondo posto
A destra. Nel 1969 la Lotus "63"
F1 partecipò a otto gare. Il
piazamento migliore lo ottenne
tuttavia in una prova fuori
campionato, alla Gold Cup di
Oulton Park dove Jochen Rindt si
piazò al secondo posto.

La Bugatti morde il terreno
Nella foto. Achille Varzi al volante
della Bugatti "Type 53" (motore
8 cilindri di 4,8 litri) durante la corsa
del Klausen edizione 1932. Famosa e
impegnativa cronoscalata svizzera,
prevedeva 21,5 km di strada
acciottolata da Linthal fino alla cima
del passo del Klausen per un totale
di 136 curve e 1237 metri di dislivello.

1969 Lotus "63"



Data una potenza molto elevata, è più facile sfruttarla se essa viene ripartita sulle quattro ruote invece che su due soltanto". L' enunciato non fa una grinza. Le performance dell'Audi "Quattro" nei rally, del resto, sono la conferma più evidente che "quattro è meglio di due". Nei rally, però. Nel campo delle vetture da gran premio, invece, le cose non stanno allo stesso modo. Tutti i tentativi di portare in pista vetture a trazione integrale hanno dato risultati deludenti.

Fra i primi a credere nella trazione integrale vi fu, in Europa, Ettore Bugatti, che nel 1931 l'applicò alla "Type 53", una otto cilindri di 4,8 litri. Nei tre anni seguenti, la "Type 53" partecipò a varie gare in salita, affidata a piloti d'indiscutibile valore come Achille Varzi, Louis Chiron e Robert Benoist, ma inutilmente. L'unico risultato decente lo ottenne René Dreyfus segnando il miglior tempo della giornata nella corsa in salita della Turbie, Francia meridionale. In America, invece, fu il costruttore Harry Miller (1875-1943) il primo a realizzare una vettura da corsa a trazione integrale, con motore di cinque litri, che nel 1933 spedì al di qua dell'Atlantico per partecipare al G.P. di Tripoli. Pilotata dall'italo-americano Peter De Paolo, vincitore della "500 Miglia" del 1925, si piazzò sesta.

Dusio ne parla con Porsche

Anche in Italia ci fu chi credette nella trazione integrale. Alla fine degli anni Quaranta Piero Dusio, fondatore della Cisitalia, chiese all'ufficio tecnico Porsche di Stoccarda il progetto di una monoposto con motore centrale e trazione sulle quattro ruote. Si trattava della famosa e inutile "360", equipaggiata con un boxer a dodici cilindri di un litro e mezzo sovralimentato. Dusio riuscì a costruire due vetture, ma non trovò finanziatori per andare avanti e la "360" non partecipò mai a un gran premio. Bastarono tuttavia alcune prove per capire la difficoltà di tenere in strada, in curva, una macchina a trazione integrale priva del differenziale centrale.

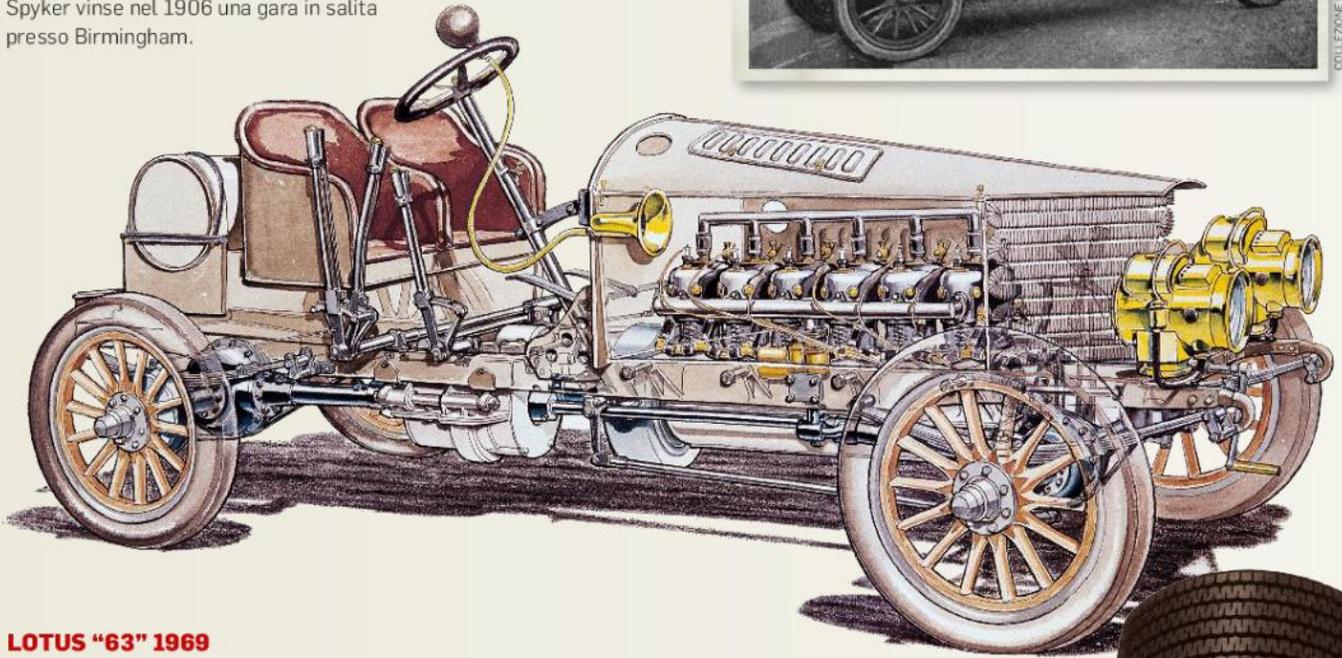
Una mezza idea di provare la soluzione integrale venne anche all'Alfa Romeo, in vista della nuova F1 di 2,5 litri di cilindrata che sarebbe en-

segue a pag. 98

SPYKER "60 HP" 1903

AGLI OLANDESI PIACE ESAGERARE

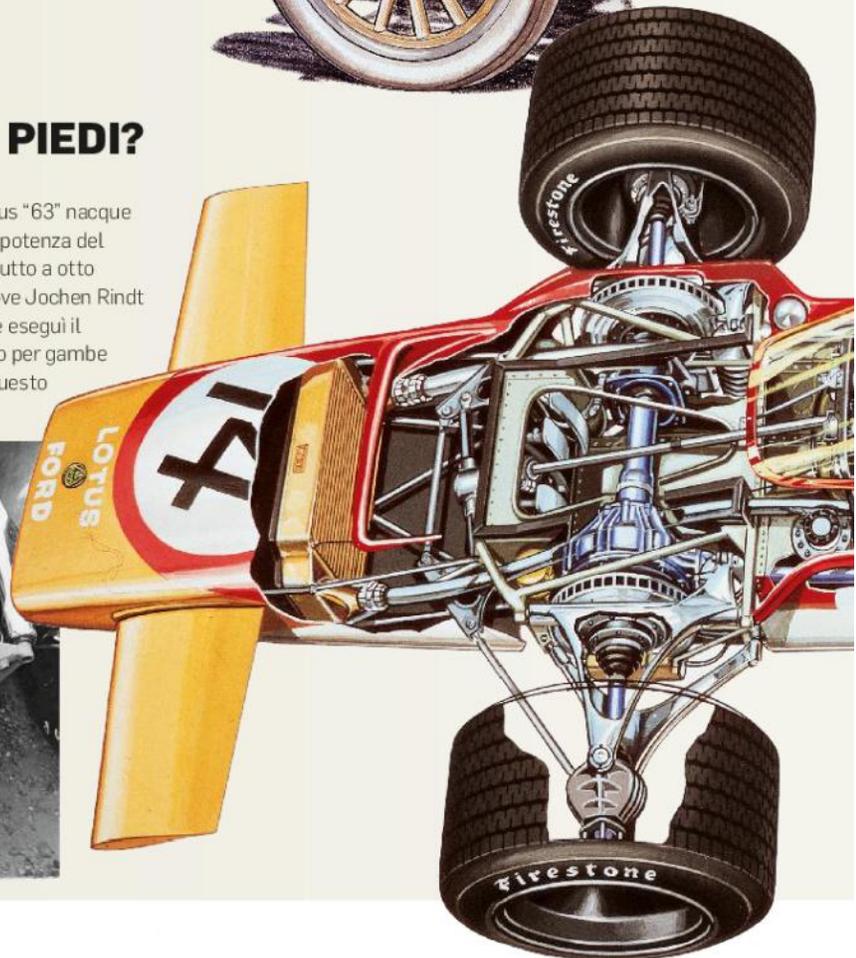
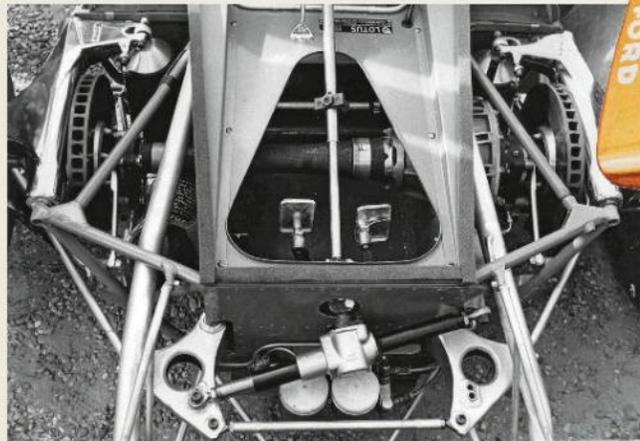
La prima vettura con trazione sulle quattro ruote, che poi era anche una macchina da corsa, fu la Spyker "60 HP", costruita nel 1903 dai fratelli olandesi Jacobus e Hendrik-Jan Spyker. Notevole fu pure la scelta di un sei cilindri di 8,6 litri, considerato che all'epoca il motore universalmente adoperato era il quattro cilindri. Non solo, la Spyker disponeva, già allora, dei freni anche sulle ruote anteriori. Al volante della "60 HP" Jakobus Spyker vinse nel 1906 una gara in salita presso Birmingham.



LOTUS "63" 1969

HILL CHIESE: DOVE METTO I PIEDI?

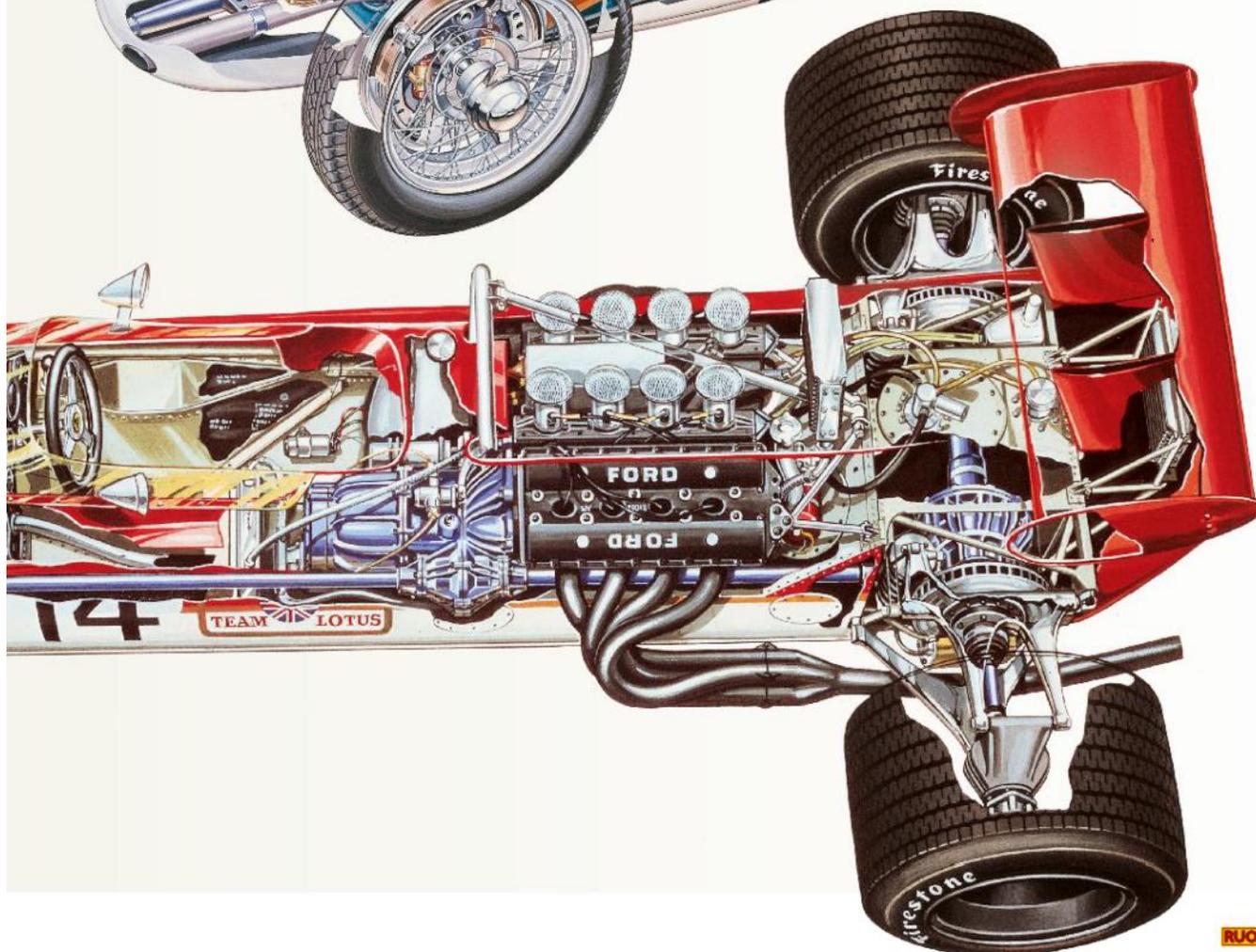
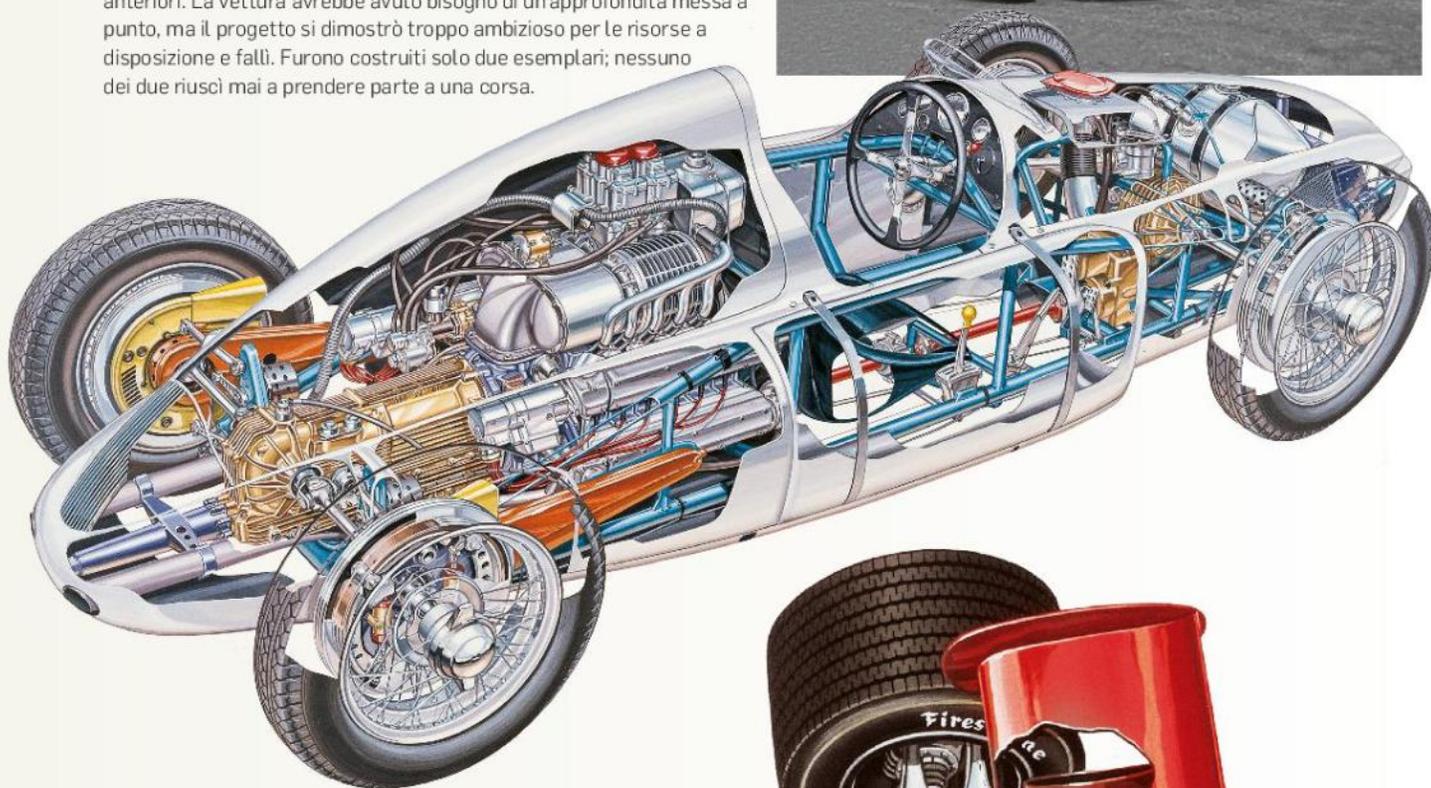
Progettata nel '69 da Colin Chapman e Maurice Philippe, la Lotus "63" nacque come evoluzione della "49" nel tentativo di sfruttare al meglio la potenza del motore Cosworth V8 di 3 litri già introdotto nel '66. Partecipò in tutto a otto corse compresa la Gold Cup di Oulton Park (fuori campionato) dove Jochen Rindt si classificò secondo. Fu portata in gara anche da John Miles (che eseguì il collaudo), Jo Bonnier e Mario Andretti. I piloti criticarono lo spazio per gambe e piedi all'altezza delle ruote anteriori; Graham Hill la definì per questo una "trappola mortale".



CISITALIA "360 GRAND PRIX" 1948

DUE RUOTE MOTRICI DI TROPPO

La "360" nacque dalla collaborazione tra Piero Dusio, patron della Cisitalia, e i progettisti Ferry Porsche e Rudolf Hruska. In sintesi: motore 12 cilindri boxer di 1,5 litri con compressore in posizione centrale, cambio a cinque marce sequenziale (come sulle moto), quattro ruote motrici con possibilità di disinserrire la trazione sulle anteriori. La vettura avrebbe avuto bisogno di un'approfondita messa a punto, ma il progetto si dimostrò troppo ambizioso per le risorse a disposizione e fallì. Furono costruiti solo due esemplari; nessuno dei due riuscì mai a prendere parte a una corsa.



INDIANAPOLIS SEMBRAVA IL TEATRO DI GARA IDEALE PER LE QUATTRO RUOTE MOTTRICI MA PROGETTISTI E PILOTI DOVETTERO RICREDERSI

trata in vigore nel 1954. La cosa si seppe perché il conte Giovanni Lurani, direttore della rivista *Auto Italiana*, scoprì negli archivi dell'Alfa Romeo i disegni della vettura: motore anteriore dodici cilindri a 180 gradi e abitacolo molto arretrato, col pilota seduto sopra l'assale posteriore.

Per un po' non si parlò più di macchine da corsa integrali. Poi, nell'estate del 1961, apparve inaspettatamente la Ferguson "P99" con motore Coventry-Climax quattro cilindri di un litro e mezzo collocato anteriormente. La trasmissione Ferguson, con differenziale centrale, era spostata a sinistra del pilota, permettendo così di abbassare il sedile. Il debutto avvenne al G.P. d'Inghilterra del 15 luglio 1961, a Aintree: sotto la pioggia torrenziale, la monoposto fece un'ottima impressione

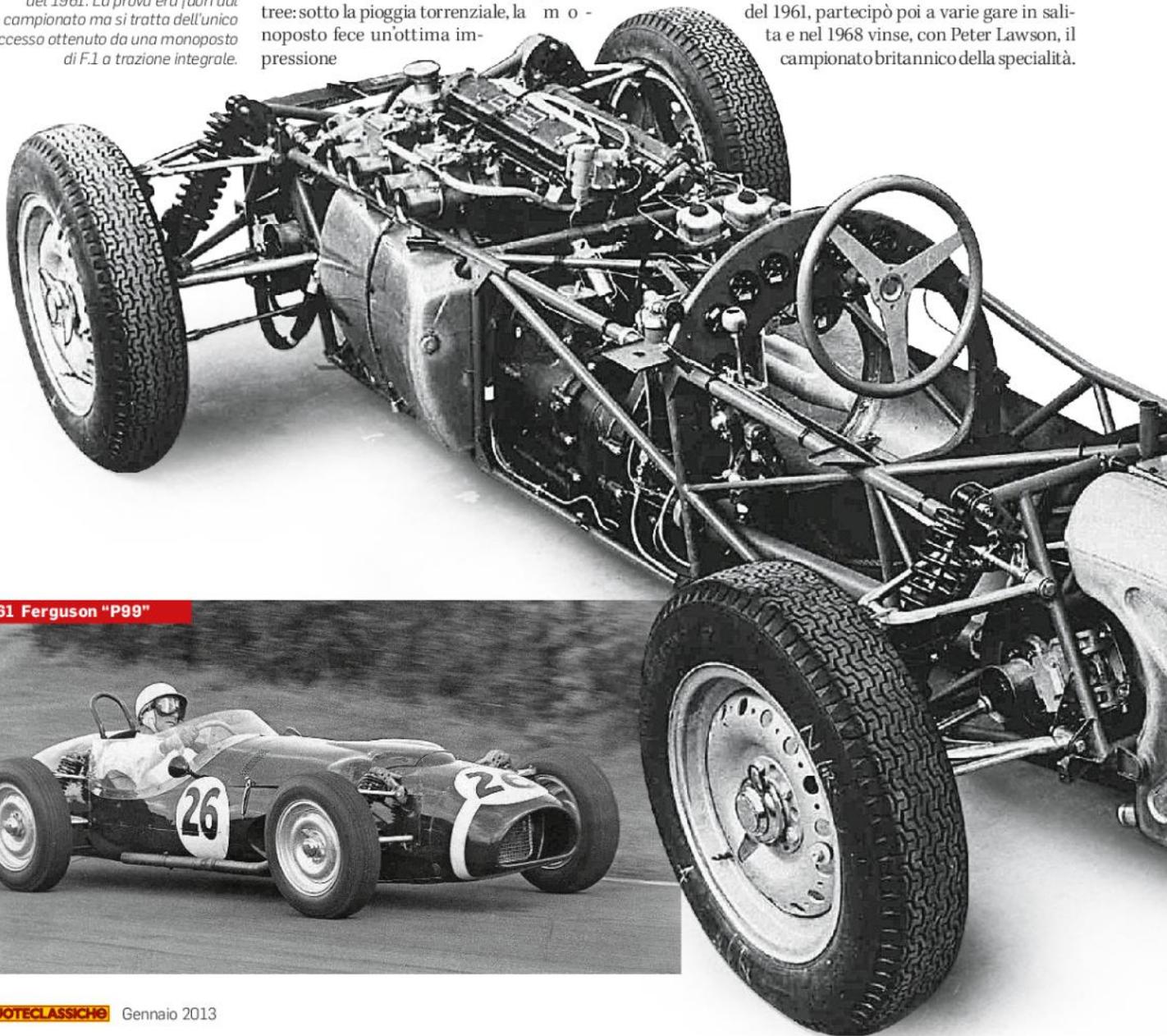
per la sua capacità di stare in strada. Qualche settimana più tardi, alla Gold Cup di Oulton Park, Stirling Moss riuscì a ottenere al volante della "P99" l'unica vittoria di una monoposto integrale di F.1. Ma la Ferguson era già vecchia: nel 1961 tutte le Case di F.1 erano passate al motore posteriore-centrale e il progetto "P99" non venne sviluppato ulteriormente.

Quello delle monoposto integrali sembrava un capitolo chiuso, perciò destò curiosità la comparsa, alle prove del G.P. d'Inghilterra del 1964, della BRM "P67" ancora con trazione integrale Ferguson. Il pilota Richard Attwood fece qualche giro, ma non prese il via. La macchina, che era stata costruita da Mike Pilbeam sul telaio di una BRM "P56" del 1961, partecipò poi a varie gare in salita e nel 1968 vinse, con Peter Lawson, il campionato britannico della specialità.

L'albero passa a sinistra

Sotto. La Ferguson "P99" ha telaio tubolare e un motore Coventry-Climax montato anteriormente. Quest'ultimo è ruotato di 3° verso sinistra per consentire il passaggio dell'albero di trasmissione a lato del pilota.

Più in basso. Stirling Moss vinse con la "P99" la Gold Cup di Oulton Park del 1961. La prova era fuori dal campionato ma si tratta dell'unico successo ottenuto da una monoposto di F.1 a trazione integrale.



1961 Ferguson "P99"



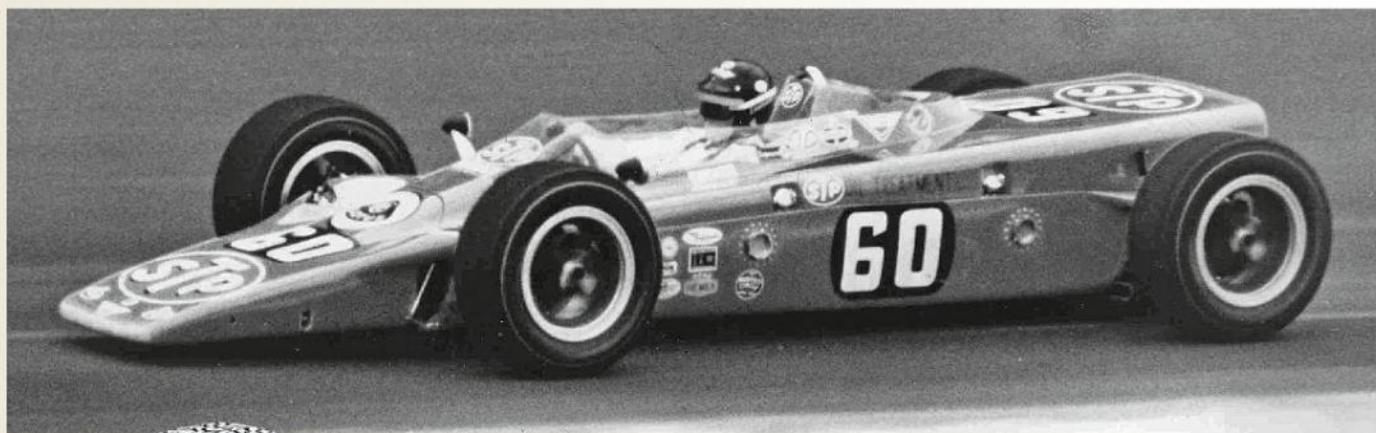
ANCHE LA TURBINA SI FA IN QUATTRO

La Lotus "56" fu sviluppata in seguito all'accordo preso tra Andy Granatelli della STP e il patron della Lotus Colin Chapman per prendere parte alla 500 Miglia di Indianapolis del 1968. Fu scelto un motore a turbina Pratt & Whitney (450 CV) e una trasmissione integrale Ferguson (il moto veniva trasmesso alle ruote tramite due alberi e due differenziali). Guidare la monoposto in gara sarebbe spettato a Jim Clark, ma il pilota scozzese perse la vita in una gara di Formula 2 poche settimane prima. Alla "500 Miglia" le tre vetture schierate furono perciò affidate a Joe Leonard, Graham Hill (partiti rispettivamente primo e secondo) e Art Pollard (undicesimo). Hill, tuttavia, si fermerà per incidente poco dopo metà gara, Leonard e Pollard si ritireranno invece per problemi di alimentazione a pochi giri dal termine. Nuovi

regolamenti vietarono subito dopo l'uso dei motori a turbina nelle gare americane e la Lotus fu costretta ad abbandonare la "56" per le competizioni d'Oltreoceano. Il progetto fu ripreso nel 1971 adattando le vetture alle gare di F.1 (presero allora il nome di "56B"), ma i risultati furono ancora una volta deludenti.



COLLEZIONE MANIAGO



Negli Stati Uniti, invece, il particolare circuito della "500 Miglia" sembrava avesse caratteristiche favorevoli alle quattro ruote motrici e i tentativi di portare in pista monoposto integrali furono molteplici.

Nel 1964 e 1965 Bobby Unser schierò una monoposto STP con motore sovralimentato Novi V8 da 720 cavalli e trazione integrale Ferguson. Pure il telaio tubolare con motore anteriore era stato realizzato dalla Casa inglese. Andò male: dopo pochi giri Unser finì contro le barriere. L'anno seguente ci riprovò, ma dovette ritirarsi per la rottura di un tubo dell'olio. In vista della "500 Miglia" del 1967, l'organizzazione di Andy Granatelli, con sede all'STP Workshop di Santa Monica in California, presentò una macchina che avrebbe fatto parlare di sé: aveva la trazione integrale Ferguson modificata presso la Paxton Division della Studebaker e per motore una turbina Pratt & Whitney da 500 cavalli che in moto sembrava un gigantesco aspirapolvere. An-

dy Granatelli ingaggiò per l'occasione Parnelli Jones, vincitore della "Indy" nel 1963 su Watson-Offenhauser. Parnelli qualificò la STP-Paxton in sesta posizione, poi corse da dominatore, tenendo la prima posizione fino al 196° giro, quando la rottura del cambio lo fece retrocedere al sesto posto. Per la "500 Miglia" del 1968 il patron della STP, Andy Granatelli, e quello della Lotus, Colin Chapman, si accordarono su un progetto comune chiamato "56": una Lotus a turbina con quattro ruote motrici.

Intanto veniva introdotto un nuovo regolamento che limitava il sistema di aspirazione dei motori a turbina e la potenza massima della Pratt & Whitney della Lotus dovette scendere a 450 CV. Vennero allestite tre "56": una per Graham Hill (vincitore della "500 Miglia" del 1966 su Lola-Ford), una per Joe Leonard e la terza per Art Pollard. Si ritirarono tutte e tre: Hill per incidente, gli altri due per problemi di alimentazione. Per la cronaca, quell'anno era in pista un'altra monoposto integrale, una Lola-Ford V8 turbo di 2,6 litri di cilindrata: dopo 40 giri andò a sbattere e fu dimenticata. Messa fuori gioco la turbina dai nuovi regolamenti, la Lotus preparò per la "500 Miglia" del 1969, sempre sotto i colori della STP, la "64" ➤

1969 Lotus "64"



COLLEZIONE MANAGO

Colpa dei cuscinetti

A sinistra. "Indy" 1969: Mario Andretti a bordo della Lotus "64" con motore Ford V8 turbocompresso da 720 CV e trasmissione Hewland. Nessuna delle tre "64" iscritte alla "500 Miglia" di quell'anno (le altre due erano state affidate a Graham Hill e Jochen Rindt) fu schierata per problemi di surriscaldamento dei cuscinetti.

Sei giri e poi l'oblio

Sotto. Derek Bell al volante della McLaren "M9A" al G.P. d'Inghilterra del 1969. La monoposto integrale del team inglese, progettata dall'ingegnere svizzero Jo Marquart, prese parte solo a quella gara e con scarsi risultati. Al sesto giro Bell fu infatti costretto al ritiro per la rottura della sospensione posteriore.



1969 McLaren "M9A"

A TITOLO DI CURIOSITÀ

■ **La trazione integrale** prometteva sicuramente dei vantaggi. In primo luogo, una migliore accelerazione, soprattutto in condizioni di fondo bagnato e all'uscita delle curve lente (che in F.1 sono però rare). Secondariamente, una migliore aerodinamica, perché si potevano usare ruote posteriori più strette. Gli svantaggi erano maggiori: un supplemento di peso (35-40 chili) e di attriti non certo trascurabile.

■ **Le monoposto a sei ruote** con la trazione sulle quattro posteriori furono un'altra soluzione proposta. Nel 1949 si presentò a "Indy" la Pat Clancy "Special" ma si ritirò al 66° giro per problemi di trasmissione. Nel 1977 ci riprovò la March con la "771P" (nella foto) ma la vettura non venne mai schierata.



COLLEZIONE MANAGO

■ **L'impostazione tecnica** delle F.1 integrali che si videro nel 1969 era più o meno la stessa: motore (il Cosworth "DFV", V8 di 3 litri) alle spalle del pilota ma girato di 180 gradi, col cambio che veniva a trovarsi dietro il posto di guida. Da lì la potenza veniva trasmessa a un differenziale laterale che la ripartiva all'avantreno (25%) e al retrotreno (75%).

■ **L'unica vittoria** di una monoposto a quattro ruote motrici fu quella ottenuta da Stirling Moss al volante della Ferguson "P99" che nel 1961 ottenne il primo posto alla Gold Cup di Oulton Park. Si trattava tuttavia di una prova fuori campionato.

■ **La Lotus "63"** è probabilmente la vettura più ricordata fra le monoposto di F.1 a trazione integrale. Partecipò a otto gare, ma ne concluse molte di meno.

■ **Jochen Rindt** odiava la "63" per la sua scomodità. Per calarsi nell'abitacolo, doveva infatti infilare i piedi in uno spazio ridottissimo sotto l'asse delle ruote anteriori. Diceva che si sentiva prigioniero e che non riusciva a manovrare bene i pedali.

■ **Una sola volta** una F.1 integrale ottenne punti in campionato, quando la Matra-Ford "MS84" di Johnny Servoz-Gavin giunse sesta. Ma il pilota francese non sapeva la verità: aveva corso con la trasmissione anteriore staccata...

■ **Nel regolamento** attuale della Formula 1 la trazione integrale non è ammessa.

mossa da un classico Ford V8 di 2,6 litri con turbocompressore e doppi assi a camme in testa che erogava 720 CV. La trasmissione, non più Ferguson, era stata studiata dalla stessa Lotus in collaborazione con Hewland, noto costruttore di cambi per macchine da corsa. Durante le prove a Indianapolis emersero tuttavia alcuni problemi: i cuscinetti delle ruote si surriscaldavano. Non c'era il tempo per rimediare e le tre Lotus-Ford "64" vennero ritirate. Un'altra vettura integrale con motore Plymouth 5,2 litri non riuscì a qualificarsi. Invece ottennero buoni risultati due Lola "T 152" con motore Offenhauser turbo e trazione integrale: una arrivò terza con Bobby Unser, l'altra settima con Mark Donohue. Ma era chiaro che l'integrale non era la scorciatoia per vincere a "Indy".

L'incompiuta di Cosworth

Alle stesse conclusioni sarebbero arrivati anche i team di F.1, dopo un'altra ondata di tentativi infruttuosi. Per prima ci provò la Cosworth, dove tre convinti sostenitori dell'integrale, Keith Duckworth, Mike Costin e Robin Herd, concepirono una monoposto dalla linea spigolosa, con parte anteriore conica, serbatoi laterali e motore V8 di tre litri. La trasmissione, progettata in casa, prevedeva un differenziale centrale piazzato dietro il pilota, il cui posto di guida era leggermente spostato sulla sinistra per lasciare spazio all'albero di trasmissione. La vettura fu sottoposta ad alcuni test, dopodiché sparì per sempre.

In quella stessa stagione 1969, però, altre F.1 a trazione integrale scesero in pista: Lotus, McLaren e Matra. Alla Ferrari l'idea fu solo presa in considerazione ma senza seguito. Per un certo periodo Mauro Forghieri, che allora lavorava in un ufficio tecnico indipendente, si occupò del progetto di una vettura Sport con trazione sulle quattro ruote. ■

1969 Matra "MS84"

Unico punto iridato (con riserva)
Nella foto, Jackie Stewart provò la Matra "MS84" prima del G.P. d'Olanda del '69. La vettura partecipò a 5 gare ottenendo un 6° posto con Servoz-Gavin in Canada: fu l'unico punto iridato conquistato da una monoposto integrale, ma in quell'occasione sfruttava solo la trazione posteriore.



Aperta alla famiglia

Nella foto, *Contardo Zamana*, 61 anni, vive a Verbania. Qui è fotografato con la moglie e la figlia. Il tetto apribile in tela era di serie su questa versione. Gli anelli alle ruote sono invece del modello "Vitesse" a sei cilindri. Questo esemplare è arrivato in Italia nel 2006 ma è stato nazionalizzato soltanto nel 2011 (la targa inglese è stata conservata ed è visibile in alto a destra, sopra al titolo).



A vintage light blue and white Contardo Zamara car is shown from a front-quarter view. The car has a chrome grille with the word 'ZAMARA' in small letters across it. It features round headlights, a chrome bumper, and a side mirror. The license plate is 'AAx 760A'. The car is parked on a gravel surface in front of a stone wall. A person's arm is visible on the left side of the car.

AAx 760A

SOUVENIR DI TANZANIA

Dopo aver vissuto nei Paesi africani del Commonwealth, dove la marca inglese era di casa, Contardo Zamara decide di comprarne una. La trova a Bergamo per 5000 euro, ne spende 1400 per targarla, 600 per ripararla. E ora, a Verbania, è ammiratissima dai turisti britannici

testo e foto di Alfredo Albertini

INSERZIONATA NEL 2007, QUATTRO ANNI DOPO ERA ANCORA INVENDUTA. IL PREZZO SCESE DA 5500 A 5000 EURO

Contardo Zamana, 61 anni, è nato e vive a Verbania, sulle rive del Lago Maggiore. Ma, in passato, ha lavorato come manager per un'importante impresa costruttrice di impianti elettrici e ha abitato per molti anni in diversi Paesi del Sudamerica, del Medio Oriente e dell'Africa. Proprio in quest'ultimo continente, più esattamente in Tanzania, una ex colonia inglese, fu colpito dalla robustezza della Standard-Triumph "Herald".

"Ho un ricordo molto vivo a questo proposito", racconta Contardo, "di quando cioè uno dei nostri operai ne usava una per trasportare carbone su strade che di solito noi percorrevamo con i Land Rover. Un giorno lo fermai e gli chiesi se non aveva paura di romperla a farla viaggiare su certi percorsi così sconnessi. Lui aprì il cofano e mi disse di osservare il telaio, costituito da robusti longheroni. Capii così che si trattava di un'auto quasi indistruttibile". Molti anni più tardi, quando rientrò definitivamente in Italia, Zamana decise di cercarne una, ma non fu un'impresa facile. "Nel 2011 avevo quasi perso le speranze", spiega Contardo, "fino a quando,

un giorno, mi misi a sfogliare dei vecchi numeri di Ruoteclassiche. Sul fascicolo di dicembre del 2007 vidi l'annuncio di questa vettura. Telefonai immediatamente e mi spiegarono che l'auto era ancora disponibile. Si trattava di un esemplare importato dall'Inghilterra nel 2006 e che conservava le targhe originali inglesi: AAX 760A. Partii immediatamente per Bergamo, dove si trovava la 'Herald', che mi sembrò subito molto bella. Staccai un assegno di 5000 euro (500 meno della richiesta) e dopo qualche giorno la portai a casa su strada".

Nelle settimane successive Zamana indagò sul passato di quell'esemplare, attraverso un club inglese del marchio, e riuscì a contattare l'ultimo proprietario, un certo Lovesly Rupert, che gli permise di ricostruire la storia dell'auto. Era rimasta ferma in garage per una decina di anni, tra il 1973 e il 1983, per essere poi acquistata da Mister Rupert nel 1991: l'auto venne quindi iscritta al Triumph Sport Six Club ottenendo un'ottimo punteggio. "Il motore ha necessitato solo di una messa a punto, nonostante avesse percorso 162.000 miglia, cioè

Cinture a richiesta

Sotto. Quattro i posti, abbastanza comodi, anche se i sedili anteriori (regolabili in altezza mediante tamponi in gomma) sono piuttosto stretti. La vettura era già dotata di serie di punti di attacco per le cinture. Il volante è rivestito con una corona in pelle aftermarket. Il pomello del cambio non è originale.



Come riconoscerla
 A destra. La scritta di identificazione si trova sulla coda, a destra della targa. Sul fregio rosso, che si ripete anche sulle pinne, "12" indica la cilindrata (1147 cm³), "50" la potenza in cavalli. La targhetta Triumph è invece sul montante posteriore.



circa 250.000 km", continua Zamana, "fu necessario soltanto sostituire i tubi di alimentazione del carburante, le guarnizioni del carburatore e della pompa della benzina. Montai naturalmente candele e batteria nuove, ma ben presto doveti revisionare i freni a tamburo posteriori (davanti ci sono i dischi, ndr). I prossimi interventi riguarderanno l'eliminazione di alcune perdite di olio dal motore e la rimessa in funzione del riscaldamento, che è bloccato. Comunque, in tutto, questi lavori mi sono costati 600 euro, cui ne vanno aggiunti 1400 spesi per l'immatricolazione".

Trattandosi di un esemplare proveniente da un paese del Commonwealth, la guida è a destra, ma non è un problema per Contardo che ha vissuto, come detto, in luoghi dove la mano sinistra è la regola. Semmai i problemi sono altri, come il fatto che la "Herald" è lontana anni luce da un'auto di oggi: "È proprio storica sotto ogni punto di vista. Nonostante i giudizi dell'epoca, con il metro di oggi lo sterzo è piuttosto impreciso e pesante. La tenuta di strada è sommaria e a sessanta all'ora sembra di correre a 150. Da quando

l'ho acquistata ho percorso meno di mille chilometri, usandola solo qui in zona e scegliendo, quando possibile, percorsi poco trafficati. Ho anche partecipato a qualche raduno indetto dal club a cui sono iscritto, I Miserabili di Borgomanero". Vivendo >

Eleganza in due tinte

In alto. La vista laterale mette in evidenza la verniciatura bicolore. Oltre all'abbinamento azzurro e bianco erano disponibili il rosso e il verde e il bianco.

A destra. Il cruscotto è in legno, con un unico strumento, tarato in miglia; sotto, la luce della plancia, esterna come usava una volta.





Motore alla ribalta

A sinistra. Il motore a quattro cilindri in linea è raffreddato ad acqua: questo ha all'attivo 250.000 km. In evidenza l'avantreno: la sospensione è a bracci trasversali montati su silentbloc.

Più a sinistra. L'apertura totale del cofano facilita la manutenzione. Lo sgancio avviene mediante due maniglie cromate poste ai lati.



E bravo Giovanni!

Sopra. Sul serbatoio, collocato verticalmente nel baule, sono riportate le indicazioni per la riserva. In alto. La linea è opera di Giovanni Michelotti: lo stilista italiano venne scelto personalmente dal gran capo della Standard-Triumph, Alick Dick.

sul Lago Maggiore, meta di turismo internazionale, la "Herald" è oggetto di curiosità da parte degli stranieri, soprattutto inglesi, ma anche indiani, un altro paese dove questo modello era abbastanza diffuso.

Del resto, la "Herald" è stata prodotta in quasi 300.000 esemplari tra l'aprile del 1959 e il dicembre del 1970. Il suo successo fu merito in gran parte della linea piacevole, opera del nostro Giovanni Michelotti. Il designer torinese venne contattato personalmente dal gran capo della Standard-Triumph dell'epoca, Alick Dick, il quale, visitando il Salone di Ginevra del 1957, rimase colpito da alcune vetture disegnate dallo stilista italiano. Dick si accordò con lui per mettere in cantiere il progetto della nuova berlina inglese, che sarebbe uscita

due anni dopo. Originale la soluzione adottata per il telaio, costituito da una struttura a "X" particolarmente rigida su cui era montata una carrozzeria a elementi scomponibili, uno dei quali, il cofano motore, in un solo pezzo con i parafranghi anteriori. Per semplificare la manutenzione vennero aboliti tutti gli ingrassatori agli snodi delle sospensioni e dello sterzo grazie all'adozione di silentbloc.

All'interno, il sedile posteriore poteva essere spinto in avanti per ottenere un'ampio piano di carico, mentre il serbatoio della benzina era collocato sul lato sinistro del baule per sfruttare meglio lo spazio. Insomma, una vettura intelligente, pratica e originale, ma dalle prestazioni modeste. Perfetta però per trasportare carbone sulle impossibili strade africane... R

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 69,3 mm - Corsa 76 mm Cilindrata 1147 cm ³ Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 51 CV DIN a 5200 giri/min Coppia 8,7 kgm DIN a 2600 giri/min Valvole in testa Aste e bilancieri Un carburatore invertito Solex "B28ZIC2" Lubrificazione forzata, 4 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce, 1 ^a non sincronizzata Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,11:1 Pneumatici 5.20-13.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti, tetto apribile Telaio a trave centrale, longheroni laterali e traverse Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, balestra trasversale Ammortizzatori idraulici Freni a disco anteriori Serbatoio carburante 30 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2320 mm Carreggiata ant./post. 1220/1220mm Lungh. 3890 mm - Largh. 1520 mm Altezza 1330 mm Peso a vuoto 815 kg.
Prestazioni	Velocità 133 km/h Consumo medio 6,7 l/100 km.

IL TELAIO A "X" CON IL MOTORE ARRETRATO SI PRESTAVA A DISEGNARE UNA VETTURA DI IMPOSTAZIONE SPORTIVA. MICHELOTTI INFATTI PARTÌ DA QUI PER DEFINIRE LA SUCCESSIVA "SPITFIRE"



SU STRADA DELUSE UN PO'

L'interesse di Quattroruote per questa berlina inglese, cui vengono dedicate ben 18 pagine nella prova su strada pubblicata a maggio del 1963, è motivato principalmente dal fatto che essa rappresenta il primo esempio di collaborazione tra la scuola stilistica italiana (il design della "Herald" è di Michelotti) e l'industria automobilistica britannica.

La vettura del test, importata dalla Ducati Meccanica di Bologna, appartiene alla versione introdotta nella primavera del 1961, quando viene sostituito il motore di 948 cm³ con quello di 1147 cm³ da 39 CV DIN. Si tratta quindi di una versione meno potente rispetto a quella illustrata nelle pagine precedenti, denominata, come abbiamo visto, "12/50".

Come si può osservare nella pagina a fianco, la pagella non è molto brillante e i voti migliori si riferiscono alla velocità (appropriata per la cilindrata e leggermente superiore a quella dichiarata), allo sterzo (per l'epoca pronto, preciso e caratterizzato da un diametro di sterzata ridotto, 7,62 metri) e ai freni (efficienti e resistenti).

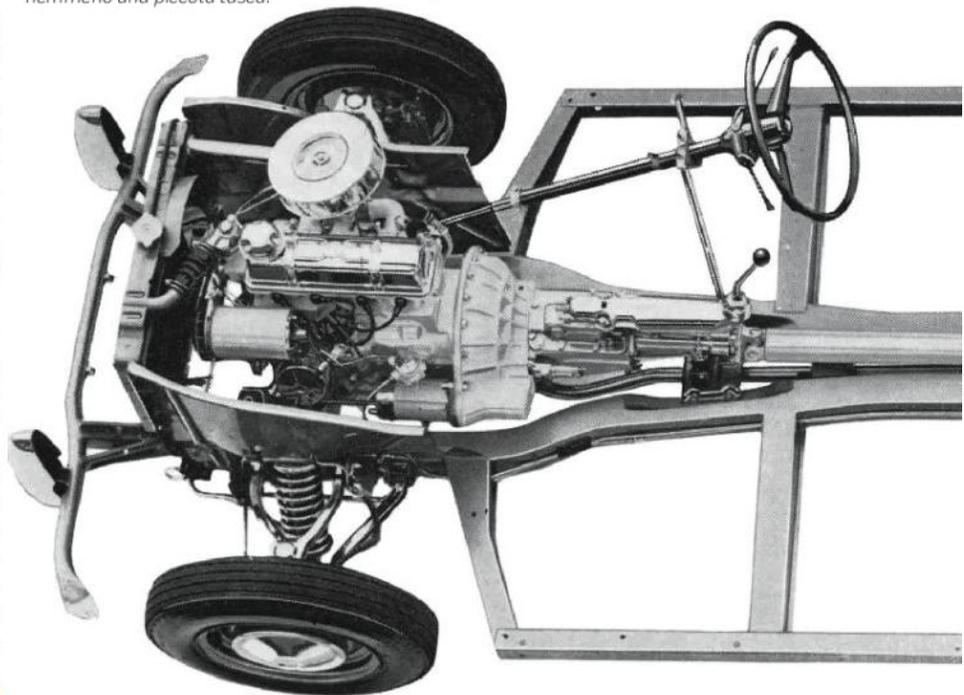
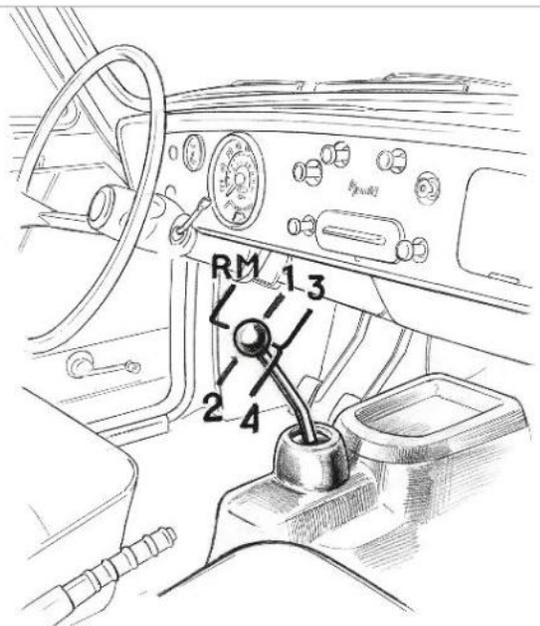
Nel corso della prova viene tuttavia apprezzata la possibilità di effettuare con facilità le operazioni di manutenzione grazie all'apertura totale del cofano. Voto negativo per l'assetto di guida, a causa del volante troppo basso, della pedaliera spostata a sinistra e del sedile troppo alto (regolabile, ma in modo poco pratico). Su strada le cose non vanno tanto meglio: la ripresa mediocre, il cambio con prima non sincronizzata, il confort di marcia limitato a causa della rumorosità eccessiva, non rendono infatti la guida piacevole. Secondo gli standard dell'epoca, la tenuta di strada non pone però particolari problemi: in rettilineo la stabilità è buona, anche alla massima velocità. 

Avanti si va indietro

A destra. Lo schema di inserimento delle marce: inusuale per gli italiani la retromarcia accanto alla prima.

Sotto. Il robusto telaio con schema a "X": le sospensioni sono indipendenti, quella posteriore prevede la balestra trasversale accoppiata agli ammortizzatori.

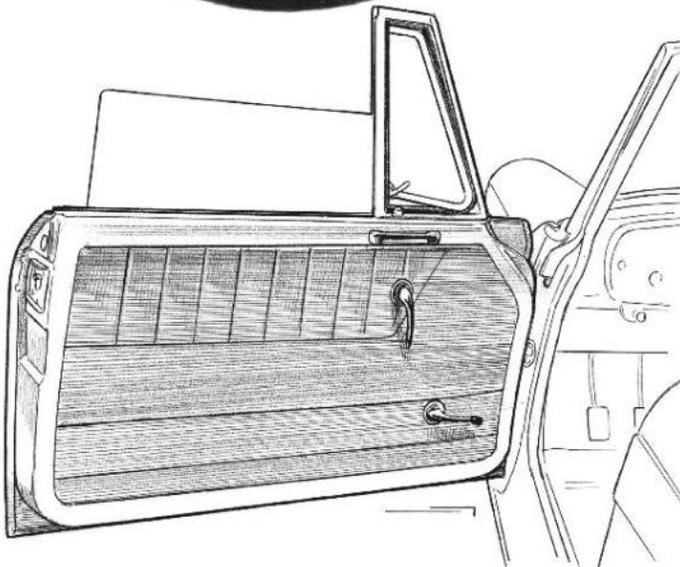
In basso a destra. Il semplice pannello porta non offre nemmeno una piccola tasca.



LE CONCORRENTI NEL 1963



	Triumph Herald	Fiat 1100 D	Ford Taunus 12M	Ford Consul Cortina	Innocenti A40S	Volkswagen 1200
Cilindrata cm ³	1147	1221	1183	1198	1098	1192
Potenza CV DIN	39	50 (Cuna)	40	48,5	48	34
Velocità km/h	120	130	125	130	135	115
Prezzo all'epoca lire	1.160.000	960.000	1.045.000	1.040.000	940.000	895.000
Quotazione attuale euro	3000	3500	3500	2500	3500	6500

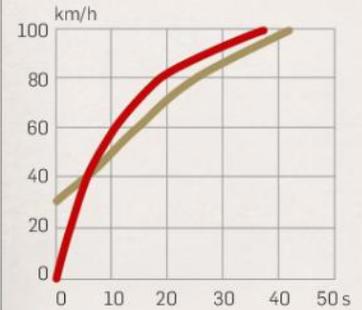


LE RILEVAZIONI

Velocità massima

Dichiarata **120** km/h
 Effettiva **122,038** km/h in IV marcia

Accelerazione e ripresa



Consumi



Frenata

Velocità km/h	metri
40	10,0
60	20,2
80	39,1
100	61,4
110	73,7

LA PAGELLA

Esterno Linea originale anche se un po' tormentata.	***
Assetto guida Scomodo, pedaliera disassata e volante basso.	*
Velocità Appropriata, buoni i limiti nella varie marce.	****
Ripresa Mediocre con uso del cambio, buona in quarta.	***
Marcia in salita Abbastanza buona anche grazie allo sterzo.	***
Consumo Proporzionato solo alle basse velocità.	**
Tenuta di strada Buona, comportamento in curva sottosterzante.	***
Confort di marcia Molleggio buono, rumorosità piuttosto sensibile.	**
Motore Nervoso e discretamente elastico e potente.	***
Cambio di velocità Mediocre, prima non sincronizzata e fonte di rumori.	**
Sterzo Diametro di sterzata ridotto, azionamento dolce.	****
Freni Efficienti e resistenti ma piuttosto duri da azionare.	****

IMPRESSIONI Peugeot "104 L" 1975

IO CAVALCO LE SUE VIRTÙ

Spiega il proprietario: "Non lasciatevi ingannare. Sotto l'anonima carrozzeria si nascondono freni a disco, motore in alluminio, sospensioni a quattro ruote indipendenti. Ed è stata anche la quattro porte più piccola d'Europa. Mi è costata 1000 euro"

testo e foto di **Alessandro Barteletti**



104

PEUGEOT

La storia di Emanuele Clementi, architetto romano di 35 anni, e della sua "storica" è all'apparenza una delle tante: grande passione per le automobili, il ricordo mai svanito e un po' nostalgico dell'auto di famiglia, un annuncio trovato per caso online.

Utilitaria ad alta tecnologia

Nella foto. "È piccola e la cilindrata è inferiore al litro ma ha il pedigree di una berlina di classe superiore", sottolinea Emanuele Clementi, romano, 35 anni, dal 2008 entusiasta proprietario della "104 L" protagonista del nostro servizio. L'esemplare è in perfetto stato di conservazione e originalità.

Poi scopri che quell'annuncio, saltato fuori nel corso del 2008, riguardava una Peugeot "104" del 1975 e allora cambia tutto: ti rendi conto che Emanuele è uno che non si lascia sedurre dall'appeal scontato di una spider o di una coupé. Emanuele è uno che sulle automobili ci ragiona su perché se ne intende e sa scoprire le virtù nascoste di una mac-

china che ai più poteva risultare, al massimo, simpatica. "Niente di più sbagliato", si difende a ragione lui. "Con i suoi 3,58 metri di lunghezza e la cilindrata di 954 cm³, la '104' è sì un'utilitaria ma nasconde soluzioni meccaniche raffinate: il motore tutto in alluminio, i freni a disco anteriori, le quattro ruote indipendenti. E non finisce qui: ha quattro porte e quando nacque nessuna concorrente della stessa classe poteva vantare questa caratteristica". Un primato su cui la Peugeot calcò la mano: "La quattro porte più piccola d'Europa" fu infatti lo slogan scelto al momento del lancio della vettura nel 1972. Per l'occasione la Casa francese fece le cose in grande: ▶





Occhio alle spie

Sotto. La strumentazione è essenziale: a sinistra c'è l'indicatore del livello di carburante, a destra il tachimetro. Anomalie relative a pressione dell'olio o temperatura dell'acqua vengono segnalate con l'accensione di spie.



Tre metri e mezzo per cinque

A destra. La vettura è omologata per cinque persone: con i sedili anteriori completamente arretrati l'abitabilità posteriore rimane accettabile anche per passeggeri di media statura. Per i più alti c'è il rischio di toccare il soffitto con la testa.

Sotto. L'interno è pulito e lineare, sufficiente il grado di finitura. A sinistra del volante il devioluci, a destra la leva del clacson. Al centro della plancia i comandi dell'impianto di areazione.



in concomitanza con il Salone di Parigi, dove appunto la vettura venne presentata per la prima volta al pubblico, riversò centinaia di "104" in giro per le strade di diverse città europee. Dalla Francia al Regno Unito, dalla Svizzera all'Italia, quelle strade si tinsero di giallo e di arancione (questi i colori scelti); piazze e monumenti famosi diventarono la singolare scenografia di spettacolari "invasioni".

Riprende Emanuele: "Quella in vendita era arancione, una delle tinte più classiche, e con appena 57.000 km all'attivo". Si trattava di una "104



LA CARROZZERIA E GLI INTERNI SONO IN CONDIZIONI ECCELLENTI. UN MIRACOLO TROVARNE UNA COSÌ BELLA



L', la versione che dopo gli aggiornamenti del 1973 e 1974 rimase più vicina al primo allestimento proposto nel 1972. Apparteneva al gestore di una pompa di benzina di Saonara, Padova. In foto l'auto si presentava così sporca che non si capiva come fosse sotto. I sedili però sembravano in ordine e alcuni dettagli (per esempio i pedali) non mostravano segni di usura: "Ho rischiato. Con 1000 euro, passaggio di proprietà compreso, l'ho portata a casa".

Acquisto a scatola chiusa

La "104" è arrivata a Roma su una bisarca e appena Emanuele se l'è trovata di fronte ha tirato un sospiro di sollievo: "Avevo visto giusto, le condizioni degli interni e la verniciatura erano eccellenti". Il felice proprietario si è limitato quindi a interventi di ordinaria amministrazione che hanno riguardato soprattutto la meccanica: ha sbloccato i freni posteriori e sostituito gli ammortizzatori, le pompe dell'acqua e della benzina, la batteria e le gomme: "Trovare i ricambi è stato facile: su Internet c'è tutto".

Il valore della "104" si aggira oggi sui 1500 euro, ma ai tempi era tra le più care della categoria. Al debutto costava infatti 1.240.000 lire quando ne bastavano 1.010.000 per la Fiat "127". Eppure la "104" ha riscosso tanto successo. Nulla su questa vettura è lasciato al caso, a cominciare dalla linea. Nata in collaborazione con la Pininfarina, nella sua sobrietà si rivela per l'epoca moderna e le forme squadrate e spigolose permettono di sfruttare al meglio gli spazi interni. Per ottimizzare ulterior- ➤



Quattro porte ma compatte

Sopra. Esclusive le quattro porte su un corpo vettura di appena 3,58 metri. Compatte le dimensioni: l'anteriore misura 88 cm, la posteriore 90 cm ma l'ampio angolo di apertura favorisce l'accesso dei passeggeri.

In viaggio con poche valigie

A sinistra. Il cofano posteriore è di dimensioni sufficienti ma la posizione piuttosto bassa rende poco agevoli le operazioni di carico e scarico.

Sotto. Il baule misura 220 dm³ ed è regolabile per l'assenza della ruota di scorta. Quattroruote vi caricò nove valigie, ma erano piccolissime...



CARATTERISTICHE

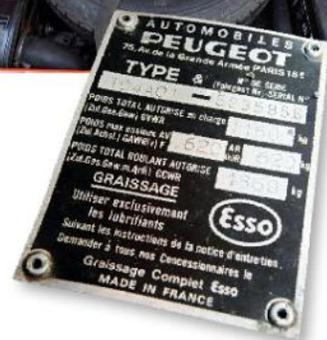
Motore	Anteriore, trasversale inclinato (72°) 4 cilindri in linea Alesaggio 70 mm - Corsa 62 mm Cilindrata 954 cm ³ Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 46 CV DIN a 6000 giri/min Coppia 6,88 kgm DIN a 3000 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme in testa Carburatore orizzontale Solex "32 HNSA" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,06:1 (15/61) Pneumatici 135 SR 13.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria a scocca portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco anteriori, a tamburo posteriori con ripartitore di frenata Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 40 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2420 mm Carreggiata ant./post. 1290/1240 mm Lungh. 3580 mm - Largh. 1520 mm Altezza 1390 mm - Peso a vuoto 760 kg.

IMPRESSIONI Peugeot "104 L" 1975



Motore quasi "piatto"
Sopra, da sinistra. Il gruppo motopropulsore è inclinato all'indietro di 72° per mantenere bassa la linea del cofano e liberare spazio nel baule ospitando la ruota di scorta. L'insolita disposizione rende tuttavia più complesse le procedure di ordinaria manutenzione.

Carta d'identità
A destra. La targhetta identificativa della vettura. Sotto. La linea, nata in collaborazione con Pininfarina, è squadrata e spigolosa. Una scelta stilisticamente sobria che agevola l'abitabilità interna.





Attenzione al serraggio

Sopra. Sulla paratia del paraframma è sistemata la chiave per le candele; una targhetta specifica la forza di serraggio.

A destra. Spinto da un quattro cilindri di 954 cm³ e 46 CV, affidabile ed elastico, la "104" raggiunge i 135 km/h: prestazioni più che oneste per una vettura di questa categoria.



mente gli ingombri e ottenere una migliore abitabilità, i tecnici della Casa del Leone hanno disposto il gruppo motopropulsore (un blocco unico e tutto in lega d'alluminio) trasversalmente inclinandolo di 72 gradi all'indietro, tanto da conferirgli una posizione quasi piatta. Ciò ha permesso di ricavare al di sopra del motore uno spazio sufficiente per ospitare la ruota di scorta, lasciando il baule posteriore tutto a disposizione dei bagagli. La particolare posizione del motore, tuttavia, rende poco agevoli le operazioni di manutenzione, anche quelle più ordinarie. Basti pensare che per il semplice rabbocco dell'olio bisogna rimuovere la ruota di scorta, spostare i fili delle candele e farsi spazio tra i raccordi dell'impianto di raffreddamento del motore.

Quattroruote la mise alla frusta

Al debutto il giudizio della stampa fu unanime e favorevole: tanto entusiasmo per abitabilità, prestazioni e sicurezza, qualche riserva su finiture e insonorizzazione. In breve tempo la "104" si guadagnò così il favore del pubblico consolidando una reputazione di auto solida, robusta e affidabile. Nel corso del 1973 Quattroruote la sottopose addirittura a una prova di resistenza: 20.000 km percorsi in circa quattro mesi di regolare utilizzo. Risultato: alla fine del test la vettura era ancora perfettamente efficiente e non emerse alcun inconveniente meccanico.

La "104", prodotta nella versione berlina 4 e 5 porte e coupé 3 porte, con motorizzazioni da 954 cm³ a 1360 cm³, è rimasta nei listini europei fino al 1983 e in quelli francesi fino al 1988. Interessanti le proposte (senza seguito) di una tre volumi e della "Break". Infine una curiosità: al Salone di Torino del 1976 Pininfarina presentò un prototipo con carrozzeria roadster sulla base della "104". La "Peugeot", questo il nome, secondo una moda del periodo riproponeva i temi già visti tre anni prima con la "A112 Giovani", quelli cioè di un'auto sportiva, economica e divertente. Un'auto dedicata, appunto, al pubblico più giovane. ■



Un fascio di luce sempre perfetto

Sopra. Aprendo il cofano è possibile agire sul dispositivo, posto sopra i fari, che regola l'orientamento del fascio luminoso. Se la vettura è scarica occorre ruotarlo verso sinistra, se è a pieno carico si gira verso destra.

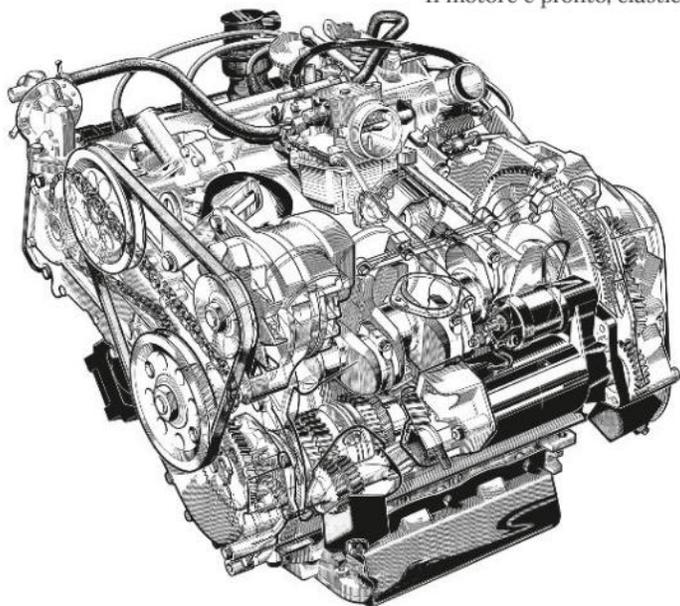
IL RISCHIO DELLA RUGGINE

Trovare oggi una "104" è un'impresa assai ardua, soprattutto se si punta su un esemplare dei primi anni che non necessiti di interventi importanti. Nessun problema per la meccanica: è robusta, i ricambi si trovano senza difficoltà e i costi di gestione sono bassi. Più delicata la carrozzeria che viene aggredita facilmente dalla ruggine. Da valutare quindi con attenzione il restauro, visto che il valore della vettura non supera i 1500 euro.

COSTAVA DI PIÙ PERCHÉ VALEVA DI PIÙ

Era la più cara ma nessuna concorrente poteva vantare un insieme di soluzioni altrettanto pregiate. Pur con un consumo tra i più modesti, anche le prestazioni erano sopra la media

In blocco come sulla "Mini"
Sotto. Motore, cambio e differenziale formano un blocco unico realizzato in lega d'alluminio (con camicie in ghisa "umide"); il gruppo è montato sulla vettura trasversalmente con un'inclinazione all'indietro di 72°. La distribuzione è ad albero a camme in testa. Gli organi del cambio sono disposti parallelamente all'albero motore che a sua volta poggia su cinque supporti di banco.

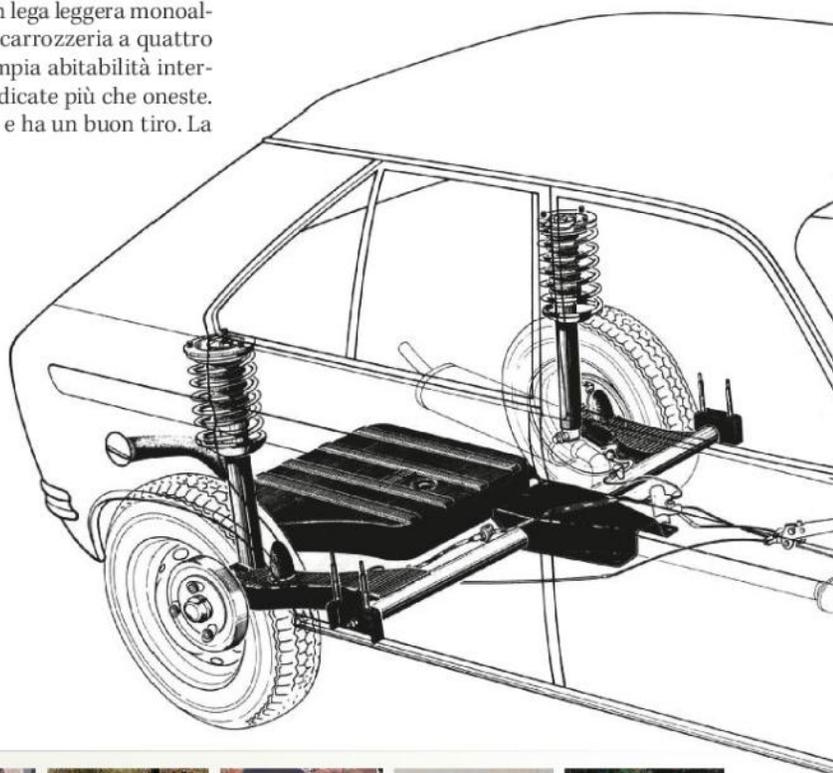


Nel gennaio del 1973 Quattroruote pubblica un'approfondita prova della nuova utilitaria Peugeot sottolineando come la classe delle "1000" stia diventando un vero e proprio campo di battaglia per tutta l'industria automobilistica europea.

La "104" viene proposta a un prezzo più alto delle concorrenti (1.240.000 lire) ma si dimostra assai interessante per alcune soluzioni di rilievo adottate, tra cui il motore in lega leggera monoalbero a camme in testa e la carrozzeria a quattro porte, compatta ma con ampia abitabilità interna. Le prestazioni sono giudicate più che oneste. Il motore è pronto, elastico e ha un buon tiro. La

velocità massima è addirittura superiore a quella dichiarata (137,562 km/h); in crociera si riescono a tenere i 130 senza troppo sforzo e i consumi risultano contenuti.

La tenuta di strada è sicura ma con una tendenza al sottosterzo sia in accelerazione che in rilascio. Lo sterzo (a cremagliera) è preciso e le ruote si riallineano velocemente, tanto che il ritorno



LE CONCORRENTI



	Peugeot 104	Autobianchi A112	Daf 44 Luxe	Fiat 127	Ford Escort	Renault 5 TL
Cilindrata cm ³	954	903	844	903	940	956
Potenza CV	46 (DIN)	44 (DIN)	40 (SAE)	47 (DIN)	44 (SAE)	44 (DIN)
Velocità km/h	137,562	137,292	117,987	143,853	119,156	138,400
Prezzo all'epoca lire	1.240.000	1.098.000	1.128.000	1.010.000	1.076.000	1.180.000
Quotazione attuale euro	1500	3000	1500	2000	1500	1500

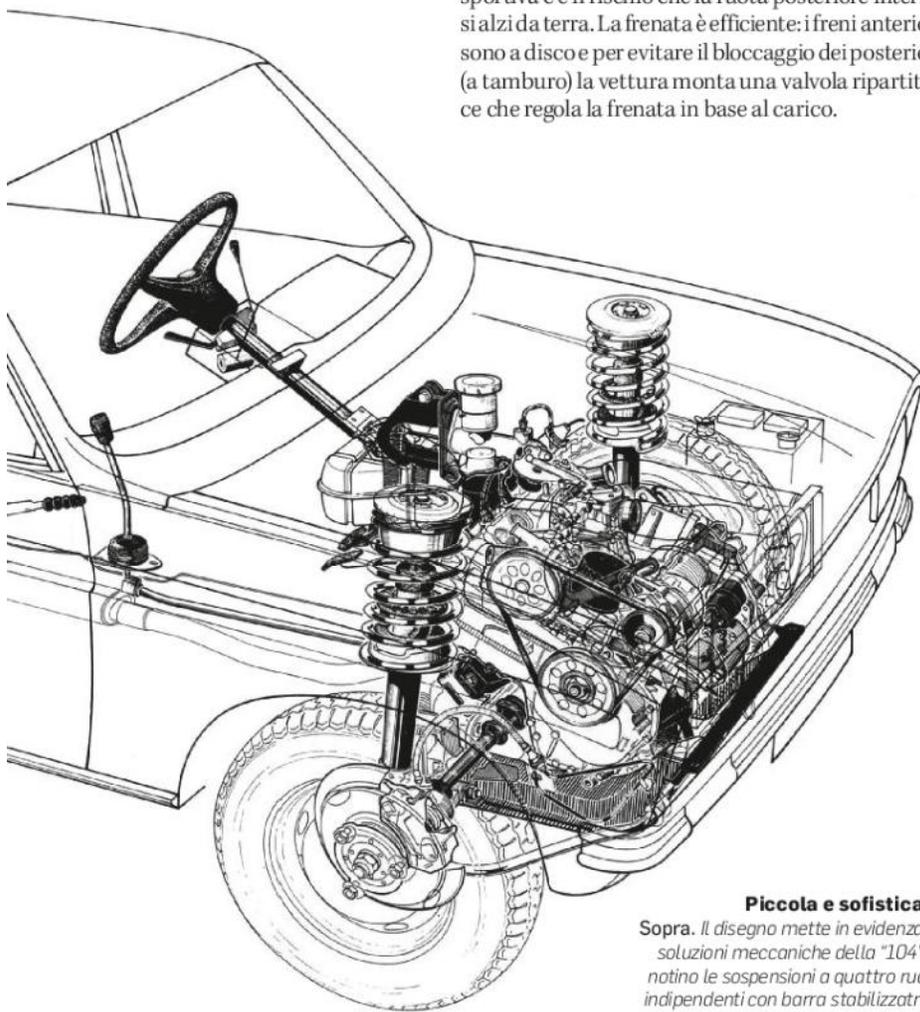


Alza la ruota posteriore

Sopra. L'esemplare provato da Quattroruote, qui ripreso durante i test su strada: dato l'assetto turistico della vettura, il rollio in curva è piuttosto accentuato. Affrontando curve strette a velocità sostenuta c'è il rischio che si alzi la ruota posteriore interna.

in caso di curve strette e veloci diventa addirittura brusco. Il cambio è a quattro marce e i rapporti sono ben distribuiti, ma la manovrabilità della leva e la precisione degli innesti risultano essere tra i pochi punti deboli della vettura.

Le sospensioni hanno una taratura turistica: confortevole quindi la marcia ma il rollio in curva si dimostra piuttosto accentuato e con una guida più sportiva c'è il rischio che la ruota posteriore interna si alzi da terra. La frenata è efficiente: i freni anteriori sono a disco e per evitare il bloccaggio dei posteriori (a tamburo) la vettura monta una valvola ripartitrice che regola la frenata in base al carico. 



Piccola e sofisticata

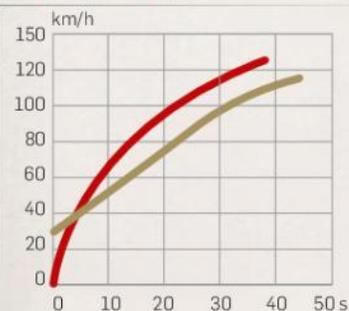
Sopra. Il disegno mette in evidenza le soluzioni meccaniche della "104": si notino le sospensioni a quattro ruote indipendenti con barra stabilizzatrice all'avantreno. L'impianto frenante prevede dischi anteriori e valvola ripartitrice per evitare il bloccaggio delle ruote posteriori.

LE RILEVAZIONI

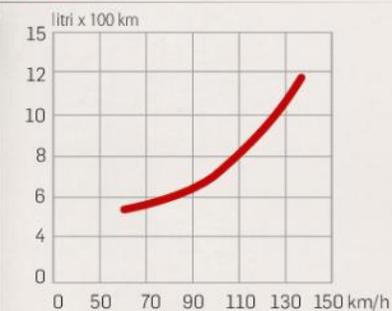
Velocità massima

Dichiarata **135,0** km/h
Effettiva **137,6** km/h in V marcia

Accelerazione e ripresa



Consumi



Frenata

Velocità km/h	metri
60	18,5
80	32,6
100	50,1
120	71,2

LA PAGELLA

Esterno	****
Linea discreta, dimensioni ridotte per una 4 porte	
Assetto guida	****
Posizione turistica, buono lo spazio per piedi e gambe	
Motore	****
Sufficientemente potente ed elastico ma rumoroso	
Velocità	*****
Buona considerata la cilindrata della vettura	
Accelerazione	***
Discreta, tempo sul chilometro accettabile	
Ripresa	**
Riprende bene ma piuttosto lentamente	
Freni	*****
Ottimi, non si riscontrano né fading né bloccaggi	
Cambio	****
Rapporti scelti bene, manovrabilità non eccezionale	
Sterzo	*****
Preciso, ritorno molto veloce che esige attenzione	
Confort	****
Molto buono, rumorosità e rollio in curva notevoli	
Tenuta di strada	****
Complessivamente buona, sottosterzante in curva	
Consumo	****
Buono soprattutto a basse e medie velocità	

LA VETTURA DEL CONSOLE RIENTRA IN ITALIA

All'ultima grande asta britannica del 2012 si sono viste autentiche chicche. Ve ne presentiamo cinque, a partire da una cabriolet torinese vissuta in Sudafrica per 75 anni e tornata per correre la prossima Mille Miglia

È già iscritta alla prossima edizione della Freccia Rossa la Fiat "1500 Cabriolet" Ghia del 1937 che Bonhams ha messo in vendita presso il Mercedes World di Brooklands il 3 dicembre scorso. Sottoposta a un minuzioso restauro, questa Ghia parrebbe essere l'unica sopravvissuta della piccola serie allestita al tempo dal carrozziere torinese.

È stata aggiudicata per 79.900 sterline, equivalenti a 98.500 euro, una cifra importante (la "1500" di serie è quotata 20.000 euro), anche se leggermente inferiore alla stima della Casa d'aste di circa 110.000 euro.

L'auto ha vissuto buona parte dei suoi 75 anni nell'altro emisfero. Spedita sin da nuova in Sudafrica, è sopravvissuta al secondo conflitto mondiale e fu utilizzata come vettura personale dal Console Generale italiano fino al 1947, quando venne accantonata. Trovò un nuovo proprietario solo nel 1964 - il sudafricano di origine boera Theo Weyers - che spostò la guida a destra per adeguarla alla circolazione a sinistra. Il passaggio successivo, nel 1972, fu a favore del collezionista Alain De Meuter, che la cedette poi a Leonard Schneider nel 1978.

A quel tempo la Fiat "1500 Cabriolet", pur completa in tutte le sue parti, necessitava di un

approfondito restauro. La testata era crepata, il telaio doveva essere rivisto in più punti a causa della corrosione e alcuni pannelli della carrozzeria, come anche la pelle degli interni, erano da sostituire. Il ripristino è stato portato a termine in più riprese e nell'arco di cinque anni; l'auto è tornata a circolare solo nel 1997, quando la Greyvensteyn Engineering di Bloemfontein, azienda tra le più importanti nel settore del restauro in Sudafrica, concluse finalmente i lavori. Esportata poi in Inghilterra nel 2011, dove è stata messa all'asta da Bonhams, oggi la "1500" è pressoché perfetta.

Per tutte le "medie" italiane d'anteguerra il mercato ha quotazioni stabili da lungo tempo; una cabriolet su base Fiat "1500", a seconda del carrozziere che l'ha realizzata e degli esemplari prodotti, ha un valore compreso tra i 40.000 e i 60.000 euro, con punte che si avvicinano ai 100.000 per pezzi unici dal passato importante. In questo caso, l'iscrizione alla Mille Miglia 2013 e la completa documentazione che ne illustra il restauro costituiscono un valore aggiunto.

Prezzo di vendita:	79.900 sterline (98.500 euro)
Stima d'asta:	89.200 sterline (110.000 euro)

È rimasta solo lei
Nella foto. Questa cabriolet del 1937 pare sia l'unica sopravvissuta tra le "1500 Cabriolet" di Ghia con questo tipo di carrozzeria; all'epoca erano molti gli atelier che utilizzavano il telaio delle 6 cilindri Fiat per realizzare versioni scoperte, assenti nel listino della Casa.





Bentley Mk VI Countryman (1948)
pag. 120



Mercedes 220 S Cabriolet (1959)
pag. 121



Jaguar SS 100 (1938)
pag. 122



Rolls Royce Phantom V (1963)
pag. 123



MERCEDES "220 S CABRIOLET" 1959



Ma quanto è snob LA GIARDINETTA DI HAROLD

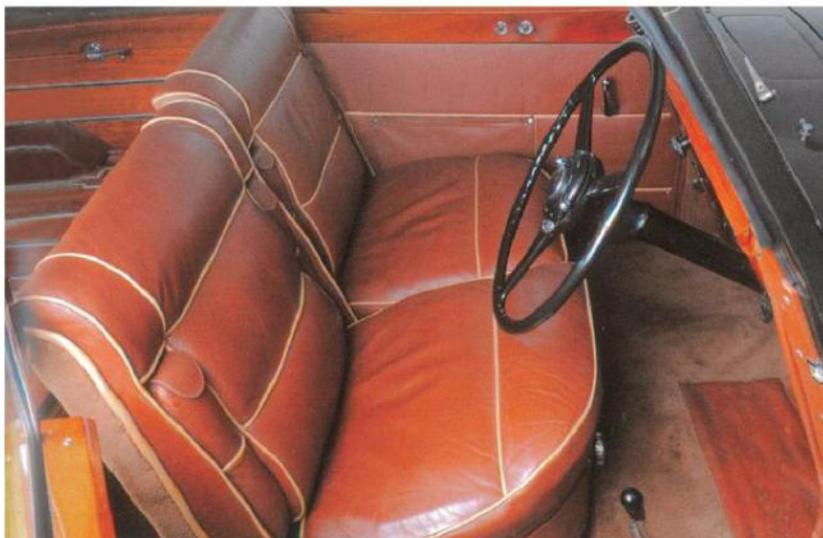
Questa Bentley "MK VI Countryman" shooting brake allestita dal carrozziere londinese Harold Radford (noto soprattutto perché fu il primo a "confezionare" le lussuose personalizzazioni della "Mini" negli anni Sessanta) è una degli otto esemplari realizzati: una piccola serie che però presenta alcune differenze tra una vettura e l'altra. Questa, contrassegnata dal numero di telaio B397BG, è la prima prodotta.

Dispone di una panchetta posteriore a scomparsa che permette di ricavare un vano di carico capiente e regolare, rivestito in listelli di legno marino con rinforzi d'alluminio come i pannelli laterali, mentre le fiancate esterne sono in legno marino di due tonalità contrastanti.

Immatricolata nel 1948, costò la rispettabile cifra di 3530 sterline, circa 150.000 euro di oggi. Il proprietario era proprio il titolare della carrozzeria Harold Radford; la targa di prima immatricolazione era infatti personalizzata con la sigla "HARI".

L'esemplare era già stato venduto all'asta nel 1994 per una cifra inferiore alla metà dell'attuale (27.000 sterline): adesso è stato acquistato per 59.740 sterline, equivalenti a 74.000 euro. Una valutazione non certo esagerata per una fuoriserie così rara e originale; una "MK VI" (prima Bentley con produzione standardizzata in fabbrica) con carrozzeria di serie oggi vale 35.000 euro.

Prezzo di vendita:	59.740 sterline (74.000 euro)
Stima d'asta:	60.000 sterline (75.000 euro)



La prima di otto
Nelle foto. Questa fuoriserie del 1948 è il primo esemplare di una serie di appena otto pezzi allestiti dalla carrozzeria londinese Radford. Appartenne proprio al titolare dell'atelier, che la utilizzò sia come vettura personale sia come auto dimostrativa.



Una Stella per l'America

A destra. La "220 S Cabriolet" fu prodotta dal 1956 al 1959; la maggior parte dei 1251 esemplari costruiti finì Oltreoceano. Negli ultimi due anni fu disponibile anche con alimentazione a iniezione ("220 SE") al posto dei tradizionali carburatori.



MERCEDES "220 S CABRIOLET" 1959

Può sembrare cara MA È UN BUON INVESTIMENTO

L'esemplare qui illustrato, uno dei 1251 costruiti tra il 1956 e il 1959, fu destinato al mercato americano come gran parte delle Mercedes scoperte dell'epoca. Costava un mucchio di quattrini: ben il 70% più della versione berlina.

La "220", assieme alla sorella minore "180", fu la prima Mercedes a scocca portante. Nonostante la poca esperienza con questo schema costruttivo, la Casa di Stoccarda non rinunciò, come da tradizione, a derivare dalle versioni coupé anche le cabriolet. I pannelli esterni, tranne il frontale e i parafranghi anteriori, sono tutti specifici.

Su questa versione veniva anche accorciato il passo e la scocca era rinforzata in più punti per accrescerne la rigidità torsionale. Venduta in In-

ghilterra nel 1990, questa "220 S" è stata sottoposta a un restauro totale terminato nel 1992. Da allora la manutenzione è stata tanto assidua e costante che solo negli ultimi tre anni i tagliandi sono costati la bellezza di circa 5000 euro.

La vettura è stata aggiudicata a 57.000 euro. Il prezzo può sembrare elevato rispetto alla quotazione attuale in Italia (45.000 euro). Si tratta tuttavia di un ottimo investimento, considerando che sul mercato internazionale, in particolare quello tedesco, gli esemplari in queste condizioni veleggiano ormai verso i 100.000 euro.

È tutta rossa

Sotto. Gli interni in pelle rossa rispecchiano il gusto del pubblico americano. Il ripristino totale, ultimato nel 1992, ha riportato questo esemplare in splendida forma. Da allora è stata sottoposta ad assidui e costosi interventi di manutenzione.

Prezzo di vendita:	46.000 sterline (57.000 euro)
Stima d'asta:	50.000 sterline (63.000 euro)
Quotazione Ruoteclassiche:	45.000 euro



JAGUAR "SS 100 3 1/2 LITRE ROADSTER" 1938

Quarantamila chilometri IN SETTANT'ANNI

La "SS 100" è stata la prima a fregiarsi del nome Jaguar. Prodotta in 198 esemplari con motore di 2,5 litri e in 116 nella versione da 3,5 litri, è per questo fra le vetture della Casa inglese più ambite.

Sul mercato italiano le quotazioni raggiungono i 250.000 euro ma in altri Paesi, per un esemplare in normale stato d'uso, si superano anche i 300.000. Durante l'asta di Bonhams a dicembre il

battitore ha proposto all'incanto la numero 39065: dopo una serratissima gara a suon di rilanci, è stata venduta per 250.140 sterline (308.000 euro).

Questo esemplare ha percorso da nuovo meno di 40.000 km, di cui 4000 soltanto negli ultimi 22 anni. Un ottimo investimento per il compratore, visto che gli esperti di mercato annunciano un'ulteriore salita delle quotazioni già nel breve periodo.



La capostipite di Coventry

Sotto. La "SS 100 Roadster" è una delle più importanti vetture scoperte inglesi d'anteguerra. Due le motorizzazioni disponibili: "2 1/2 Litre" e "3 1/2 Litre". Fra di esse la seconda è la più apprezzata dai collezionisti.

Prezzo di vendita:	250.140 sterline (308.000 euro)
Stima d'asta:	250.000 sterline (310.000 euro)
Quotazione Ruoteclassiche:	250.000 euro





Il terzo occhio

Sopra. Il frontale della "SS 100" è caratterizzato da due grossi proiettori Lucas, dal faro di profondità centrale e dal radiatore con griglia a nido d'ape.

In alto. L'abitacolo, sportivo ma lussuoso, è dominato dal cruscotto in lamiera con sei strumenti.



ROLLS ROYCE "PHANTOM V" LIMOUSINE 1963

UN FANTASMA ALLA CORTE D'INGHILTERRA

La "Phantom" venduta da Bonhams è un esemplare dalla storia molto nitida. Contraddistinto dal numero di telaio 5VA23, appartenne a Lord Angus Ogilvy, cioè il duca di Kent, marito della principessa Alessandra, cugina di primo grado della regina Elisabetta II. L'auto è rimasta nelle nobili autorimesse fino al 1978, poi è passata di mano più volte. Nel 1996 è stata messa all'asta ed è stata aggiudicata per 50.000 euro, ma all'epoca era da restaurare completamente. Il ripristino è stato poi eseguito dallo specialista Kenneth Evans che ha prodotto, oltre a un capolavoro, un conto di 100.000 sterline, cioè circa 123.000 euro. Tutte le spese sono state puntualmente documentate e consegnate al nuovo acquirente che lo scorso 3 dicembre si è aggiudicato l'auto per 74.300 sterline (91.500 euro), ossia poco più della quotazione attesa dal battitore. L'importo è perfettamente in linea con la quotazione di Ruoteclassiche che si aggira sui 90.000 euro.



Prezzo di vendita:	74.300 sterline (91.500 euro)
Stima d'asta:	70.000 sterline (87.000 euro)
Quotazione Ruoteclassiche:	90.000 euro



Il Paradiso dei motori ogni mese su **TopGear**

BBC

"L'ASTON MARTIN TI FA CAPIRE CHE È INGLESE, LA FERRARI ITALIANA"

PERIODICO MENSILE
GENNAIO 2013 EURO 3,50

TopGear

Le auto dell'anno secondo TopGear

Fiat 500 in USA: piace davvero agli americani?

Subaru BRZ vs Toyota GT86: così uguali, così diverse

2012: TOPGEAR PRESENTA AWARDS

LE AUTO DELL'ANNO

"SCIOCCANTE, ISTINTIVA, STRAORDINARIA"
RICHARD HAMMOND

"QUESTA È QUELLA CHE VOGLIO"
JEREMY CLARKSON

"BUONA PER DIVERTIRSI, VOGLIO DIVERTIRMI"
JAMES MAY

Editoriale Domus

In edicola a € 3,50

AVANGUARDI 2012: TOYOTA SPYDER • SUBARU BRZ • FOCUS ST • FIAT 500 • RANGEOVER • MERCEDES-BENZ SLS • FERRARI 458 • LANCIA THOR

di Marco Di Pietro

1993: PAROLA D'ORDINE NON INQUINARE

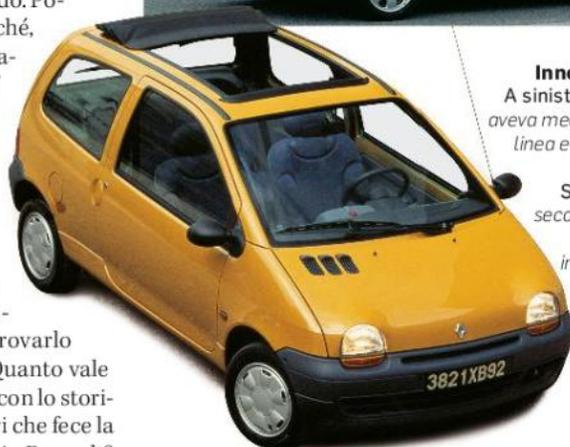
Anno di transizione il 1993, che ebbe rilevanza nel mercato dell'automobile quasi soltanto per l'introduzione dell'obbligo del catalizzatore su tutte le vetture immatricolate in Italia a partire dal 1° gennaio (le "oltre 2 litri" ne erano dotate già dall'aprile del 1990).

Cosa c'è da salvare tra i modelli che nel 2013 compiono vent'anni? Poco, per non dire pochissimo. Principalmente qualche curiosità che magari, col passare del tempo, potrebbe trasformarsi da semplice "stranezza" a oggetto da collezione. Già, perché di tanti modelli che all'epoca erano nei listini, oggi si è quasi perso il ricordo. Pochi quelli degni di nota, proprio perché, come accennavamo, i costruttori erano concentrati nella "catalizzazione" dell'intera gamma.

Tra le poche new entry del 1993 spicca la Renault "Twingo", la prima citycar monovolume della storia. Proprio per questo motivo meriterebbe un'attenzione particolare un esemplare dei primi, quelli con dotazione più spartana, senza nemmeno i vetri elettrici, ammesso di trovarlo in stato di conservazione ottimale. Quanto vale una "Twingo" del 1993, equipaggiata con lo storico quattro cilindri ad aste e bilancieri che fece la fortuna di più generazioni di utilitarie Renault? Non più di 1000 euro, a patto che sia originale e ben tenuta, per cui l'investimento è minimo. Vale la pena sottolineare, però, che la ricerca non sarà facile, poiché quasi tutti gli esemplari sono finiti sotto la pressa, incentivati dalle varie campagne di rottamazione statale.

Tra le auto di produzione italiana, da segnalare soltanto la Lancia "Delta" seconda serie, un modello che non riuscì a replicare il successo della sua antenata, ma una versione da conservare potrebbe esserci: la "2.0 Turbo 16V HF". Prodotta in poche centinaia di unità (2000 euro il valore odierno, in ottimo stato), è equipaggiata con il celeberrimo bialbero sovralimentato da 186 CV.

Più ampia la vetrina delle novità estere, tra cui degne di nota sono la Ford "Mondeo", cui la Casa di Colonia affidò il compito di sostituire la "Sierra" e che fu la prima "media" a grande diffusione dotata di serie di doppio airbag, la Citroën "Xantia" (le cui versioni di punta portarono al debutto la sofisticata sospensione idrattiva) e la "Classe C" di Mercedes, che (lei sì) riuscì a bissare



Innovazione e tradizione
A sinistra. La Renault "Twingo" aveva meccanica tradizionale ma linea e allestimento fuori dagli schemi. Da conservare. Sopra. La Lancia "Delta" seconda generazione non fu particolarmente indovinata. La "2.0 Turbo 16V HF", però, ha un gran motore e si compra a prezzi stracciati.

il gradimento della sua progenitrice "190".

Tra le mere curiosità, la prima Kia distribuita in Italia, la "Sephia", una "media" superaccessoriata che costava quanto un'utilitaria. Fu ugualmente un fiasco clamoroso, ma servì come rampa di lancio per l'aggressivo costruttore coreano, oggi uno dei pochi marchi in costante crescita che producono ancora utili in Europa.

Poi un terzetto di novità da Toyota: la quattrocinquante porte "Carina" (nulla più che un'onesta auto da famiglia), l'ammiraglia "Camry 3.0 V6 24V" (antesignana delle Lexus che nel 1993 erano ancora riservate al solo mercato Usa) e l'originale monovolume "Previa", che sfoggiava intelligentemente, poiché non ingombrava l'abitacolo, un motore "sdraiato al centro". Peccato che fosse un 2,4 litri a benzina, per giunta piuttosto vorace, quando già le monovolume di successo si erano da tempo convertite al diesel.

Per tutte queste "sfiziosità", la valutazione si attesta tra i 1000 e i 2000 euro al massimo. Sempre ammesso di riuscire a scovarne una, visto che erano rare già vent'anni fa. ■

UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- 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 fotocopiaste.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

FRANCIS LOMBARDI 500 MY CAR



1969, ottime condizioni generali, motore rifatto, carrozzeria restaurata, visibile a Milano, € 7500 **3356767502**

VOLKSWAGEN GOLF 1300



1983, ottime condizioni generali, sempre tagliandata, tenuta in box, km 135.000, visibile a Locate Triulzi (MI), trattativa riservata **3404794278**

PIAGGIO VESPA 125 PRIMAVERA



1975, colore grigio, ottime condizioni, esenzione Asi, targa e documenti originali, visibile a Fiorenzuola (PC), 3800 euro **3473095909**

MAZDA MX 5 MIATA



1996, verde inglese, tutta originale, clima, vetri elettrici, autoradio cd e mp3, sempre tagliandata e revisionata, disponibile anche frangivento posteriore e portapacchi cromato, visibile a Milano **3282121061**

VENDO AUTO

ABARTH

695 SS, 1970, bianco, originale, motore corsa, cerchi componibili, slick, € 34.000



336886087

ALFA ROMEO

1750 BERLINA, 1968, bianca, I serie, km 75.000, conservata, € 5000 trattabile

3471650422

1750 BERLINA, 1968, grigia, tutta originale, pari al nuovo, 52.000 km, documenti originali, qualsiasi prova, pedali bassi, visibile a Torino, € 8500

3357522848

2000 BERLINA, 1972, Rosso Alfa 501, originale, forse unica in Italia, interni neri, restaurata, targa quadrata, gomme nuove, cerchi Campagnolo, motore originale km 98.000, possibile permuta con GT 1300/1600 o Giulia Biscione bianca



3393603540

2000 BERLINA, 1974, bordeaux, conservata, accetto permuta con Fiat 600 dal '55 al '59, € 8000

3386066301

2000 BERLINA, 1973, blu Olanda, texaifa, panno, 40.000 km originali, mai riverniciata, buono stato di conservazione, tenuta in box se non per raduni, € 15.000, visibile a Caserta

3683392600

33 1.5 4X4, 1987, oro metallizzato, CV 105, radiata per esportazione, 2 proprietari, gomme estive e antighiaccio nuove, con cerchi, € 750

0522600264

ALFASUD 1982, avorio, km 59.000, certificata Asi, pari al nuovo, foto via e-mail, € 5000, visibile a Ravenna



3394546867

ALFETTA, 12/1977, testa di moro, tutta originale anche libretto e autoradio, certificato rilevanza storica, revisione ottobre 2012, gomme nuove (settembre 2012), impianto metano collaudato, interni panno beige, telefonare nel pomeriggio. € 4500, ruggieri.eng@alice.it, visibile a Bologna



3336852306

ALFETTA 1.8, 1975, Giallo Piper, I serie, targa nera, conservata, € 7000 trattabili

3471650422

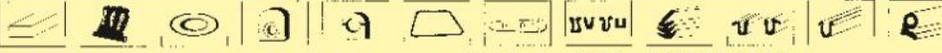


**IL MAGAZZINO PIÙ ASSORTITO D'ITALIA
PER AUTO STORICHE ITALIANE ED ESTERE**

CRISTALLI PARAURTI GUARNIZIONI LAMIERATI DISCHI RUOTA	COPPE RUOTA MANIGLIERE FANALERIE PARTI ELETTRICHE CAPOTE	PROFILI ACCESSORI MOTORI CAMBI DIFFERENZIALI	CUSCINETTI CONDIZIONATORI MARMITTE RADIATORI PARTICOLARI VARI
---	--	--	---

MONTAGGIO/RIPARAZIONI CLIMATIZZATORI PER AUTO CLASSICHE E SPORTIVE
Via Sandro Pertini, 8 - S. Stino di Livenza - (VE) Tel. e Fax 0421/311659 - www.epocacar.com

EPOCA CAR s.n.c.
• VENDITA • RESTAURI
• RIPARAZIONI • RICAMBI
• ASSISTENZA FULL SERVICE
• PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE
E TELEVISIVE



**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

NERINO 6
STORAGE
FACILITY
FOR LUXURY
AND CLASSIC
CARS



nerino6.it - info@nerino6.it - +39 02 805 67 25
via noeno 6, 20123 Milano

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

**DISPONIBILI
PNEUMATICI
PER
FIAT 500
125 R12
CON FASCIA
BIANCA**

AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN
Firestone
WAYMASTER
DUNLOP
VINTAGE
RACING
BF Goodrich
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

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
e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.



CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE.

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Per questo Covercar realizza da anni una linea di teli copriauto dal design elegante ed aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata rende questo telo praticamente impenetrabile alla polvere, accarezzando col suo soffice interno la carrozzeria della tua auto.

Visita www.covercar.com per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.

COVERCAR[®]

QUIBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 8 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 info@covercar.com

CHIRAWA ADUT

ALFETTA GTV 2.0, 1981, rosso, omologata Asi, impianto gpl, revisionata, per uso quotidiano; € 5000, visibile a Modena
3346936986

GTV6 2.5, 1981, canna di fucile, originale, perfetta, 90.000 km, aria condizionata, da collezione; € 6000, visibile a Milano
0299054807

SPIDER QUADRIFOGLIO VERDE, 1988, Rosso Alfa, tutto originale di serie, certificato di storicità, Asi, pochi km, € 8000, visibile a Torino



3494052681

2000 GTV, 1972, faggio, texalfa cinghiale, targhe nere, vetri verdi, autobloccante, motore 00512, revisionato, da rivedere la carrozzeria, € 6500, visibile a Caserta
3683392600

GIULIA GT JUNIOR, 1971, rosso 501, cerchi in lega, sedili sportivi, sana, mai incidentata, in ottimo stato, funzionante, documenti regolari. Prezzo da concordare, visibile a Sibari (CS)
3382340826

GIULIA SPIDER, 1963, rosso, interni neri, restauro totale professionale, ASI, motore corretto, in perfetta efficienza, come nuova, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord, € 35.500
3387258514

GIULIA SPRINT GT VELOCE, 1967, verde muschio, targhe e libretto originali, restauro conservativo, omologata Asi, Riar, Csa, Fiva, revisione 2012, gomme Pirelli 75%, interno cuoio, € 25.000, visibile a Genova



3478964561

GIULIA SUPER 1600, 1973, blu Le Mans, perfetta, omologata Asi

043476430

GIULIA SUPER 1600 "BOLLINO ORO", 1966, targa Milano nera, funzionante, da rivedere per leggero restauro

3389369456

GIULIA TI 1300 I SERIE, 1966, acqua marina, targhe nere, registro Alfa Romeo, restauro completo, perfetta in ogni dettaglio; € 10.000, visibile a Catania
335493936

GIULIETTA 1.3 SPIDER, 1962, rosso, totalmente restaurata, da concorso, documenti originali, iscritta Asi, € 45.000, www.soccol.it



3355486291 - 0294964745

GIULIETTA 1.6, 1982, avorio, usata regolarmente, condizioni molto buone, interni perfetti, visibile a Torino
3398818341

GIULIETTA 1.8 I.E., 1984, grigio, motore turbo intercooler, freni ventilati, 180 CV, 20.000 km, oltre 220 km/h, ottimo stato, garage, € 7000
3384346093 - 3333810405

GIULIETTA SPIDER, 1959, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga, www.carrozzeriabaresi.com
0309718592

GIULIETTA SPIDER, 1960, motore e colore di nascita, meccanicamente ok, molto bella, www.ghibilgarage.com
335308824

GIULIETTA SPIDER, 1958, rosso, passo corto, vettura in buone condizioni, motore da revisionate, documenti italiani
3389369456

GIULIETTA SPRINT, 1959, motore corretto, da restauro, www.ghibilgarage.com
335308824

GIULIETTA SPRINT, 1961, azzurro, completa, motore bloccato, documenti svizzeri, restauro iniziato, paraurti nuovi, visibile a Mantova, € 10.000
3383038999

GT 1300 JUNIOR, 1970, Verde Pino, auto restaurata, documenti originali, targhe nere (MI), veramente bella, visibile a provincia di Como, € 10.000
33816269192

2000 GTV, 1971, faggio, in ottime condizioni, Asi
3932433623

GT JUNIOR, 1970, bianco, conservata pari al nuovo, 47.000 km percorsi
3356127665

GT JUNIOR 1.3, 1971, bianco, motore/cambio/carrozzeria/interni/gomme/cruscotta/soarico tutto perfetto, targhe nere, € 12.000, visibile a Udine



336423472

GT 1300 JUNIOR, 1969, amaranto, Scalino, in restauro, completa al 100%, motore e cambio rifatti, da immatricolare, www.old-cars.it, visibile a Mantova
0375790025 - 3498689674

2000 GTV, 1972, rosso, interni neri molto buoni, sempre stata in garage, senza ruggine, targhe nere, € 13.900



3333970520

2000 GTV, 1972, rosso, ottimo stato, sana, interno beige perfetto, motore ok, targa nera, libretto originale, Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

GTV 2.0, 1983, rosso, Asi, perfetta, km 54.000 da nuova, targhe originali, visibile a Chiavari, € 9000
3346917204

SPIDER 1.8 T.S., 2000, argento, ottima, km 98.000, € 6500
3476302136

SPIDER 1600 "DUETTO", 1966, bianco, conservata in buone condizioni, interni e targhe nere, telaio Ar 660466; € 23.000, visibile a Monza
3479651127

SPIDER 2.0 T.S. L, 1999, giallo, perfetta, versione L con 155 cavalli, iscritta Riar, esente bollo, per amatori, € 6500, visibile a Lumezzane (BS)



3343498829

2000 SPIDER TOURING, azzurro chiaro, molto bella, www.ghibilgarage.com
335308824

ASTON MARTIN

DB7 VOLANTE, 2002, grigio artico, km 23.000, capote ed interni blu, cambio touchtronic, meccanica perfetta, auto con libretto service originale, € 54.000, www.soccol.it



3355486291 - 0294964745

DB7 VOLANTE, 1998, blu topazio, da collezione, di sicura rivalutazione, tutte le manutenzioni eseguite e visibili, da vedere, molto bella, trattativa riservata
3356788125

AUSTIN

SEVEN BERLINA, 1931, interni blu, tetto apribile, restaurata, funzionante, targata e iscritta all'Asi, € 12.600, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

AUSTIN HEALEY

3000 BN7, 1961, Blu Healey, in restauro totale, motore rifatto km 0, manca mantaggio e interno, due posti, www.old-cars.it
0375790025 - 3498689674

3000 MK II, 1966, verde/avorio, restauro conservativo su ottima base, otto ruote, raggi cromati, visibile a Roma, € 55.000
3358168477



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

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



E-mail: brgmoss@libero.it

Via T. Magno, N° 60 - 20138 BOVADO (BS) - tel. 0377/770021 - 770054 - Fax 0377/770343

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAATURA 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

F. S. Felice Service

Qualità
servizio

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI



RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITA' DELLA
VOSTRA AUTO **Prezzi senza confronti!!!**

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore



Via Circum. Esterna n. 60 - 90019 Qualiano (NA)
E-mail: info@feliceservice.com

Tel. 081.819.60.67 - Fax 081.819.30.77
Sito: http://www.feliceservice.com

SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO - 2CV - MEHARI -



www.2cvclub.it

Distributore in ITALIA

I pezzi di ricambio 2CV-MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffe dal catalogo 2CV-MCC
Eccetto promozioni Internet del sito www.2cvclub.it



DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)

Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it
www.davidauto.it

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS

BP 19 - 13714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax : 00 33 442 01 95 80

laurentnanges@gmail.com - 2012



FIAT 1100 BARCHETTA FRUA
ANNO 1946. PRIMA VETTURA REALIZZATA DA PIETRO FRUA, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI.



GILCO 750 SIATA SILURO
ANNO 1953, TELAIO TUBOLARE, TARGHE ORIGINALI, PER 1000 MIGLIA.



OSCA 1600 GT
ANNO 1963, RESTAURO TOTALE, TELAIO TUBOLARE, MATCHING NUMBERS, CARROZZERIA FISSORE.



LANCIA AURELIA B20 IV SERIE
ANNO 1955, CONDIZIONI ORIGINALI, MATCHING NUMBERS, PER 1000 MIGLIA.



LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE
ANNO 1959, CONDIZIONI DA CONCORSO, ASI TARGA ORO.



PORSCHE 911 2.4 S
ANNO 1973, EX SCUADERIA BIONDETTI, MATCHING NUMBERS, ITALIANA, CERTIFICATA PORSCHE ITALIA.



JAGUAR XK120 CABRIOLET
ANNO 1954, RESTAURATA, GUIDA A SINISTRA, TARGHE ITALIANE.



C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO
ANNO 1965, EX SQUADRA CORSE LANCIA, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI.



AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959, RESTAURO TOTALE, GUIDA A SINISTRA, TARGHE ITALIANE.

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it

SIAMO PRESENTI A: AUTOMOTORETRO - TORINO 8.9.10 FEBBRAIO / AUTOCLASSICA - MILANO 22.23.24 FEBBRAIO



AUSTIN HEALEY 3000 BJB MK III
ANNO 1959, BUONE CONDIZIONI, DA RESTAURARE, GUIDA A SINISTRA.



DE TOMASO PANTERA
ANNO 1973, RESTAURATA, INTERNI ORIGINALI, PREPARAZIONE EDELBROCK ORIGINALE.



JAGUAR MKV CABRIOLET
ANNO 1950, RESTAURO TOTALE, MATCHING NUMBERS, MOLTO RARA.



ALLARD PI
ANNO 1950, RESTAURO TOTALE, MOTORE 8 CILINDRI, GUIDA A SINISTRA, MOLTO RARA.



FIAT 1400
ANNO 1950, CONSERVATA IN CONDIZIONI ORIGINALI, PRIMA SERIE, PER 1000 MIGLIA.

SPRITE (FROG EYE), 1959, celeste, auto in buone condizioni generali, affidabile, guida a sinistra, visibile a Padova, € 13.500

3386322383

SPRITE MK I (FROG EYE), 1960, giallo, hardtop, molto bella, condizioni perfette, Lhd, motore corsa, € 10.990, www.racingbox.be, visibile in Belgio

0032475476253

SPRITE, 1960, rosso, interni beige, rara barchetta sport su base Sprite, opportunamente modificata, veloce e divertente, motore AH 1300 da 100 CV, raggi, omologata ASI, da immatricolare, visibile a Siracusa, € 55.000

3392429719

AUTOBIANCHI

A 112 ABARTH, 1979, grigio, 5 marce, perfetta, gomme e marmitta, dischi e pastiglie nuove, documenti ok, visibile a Piacenza, € 6900

3356838996

A 112 ABARTH, 1978, bronzo metallizzato, auto completa, da restaurare, con numerosi ricambi, no documenti ma numero di targa, visibile a Ferrara, € 2000

3331945910

A112 ABARTH 70HP, 1983, celeste, bellissima, pronta gara, con targhe e documenti, ha corso all'epoca come GR N, da aggiornare dot. sic. € 7000



3382989528

BENTLEY

R TYPE, molto ben conservata, meccanica ok, www.ghibligarage.com

335308824

BMW

502, 1957, argento, 8V, perfetta, pelle rossa, comodissima, affidabile, rara, visibile a Siena, € 50.000

3479411353

Z3 2.0 ROADSTER, blu, perfetta, box, capote nuova, visibile a Brescia, € 9000

3337682937

CITROEN

11 BL TRACTION AVANT, 1956, nero, eccellenti condizioni meccanica, interni, carrozzeria, € 15.000, glmascia@libero.it, visibile a Oristano



3477875238

11 BL TRACTION AVANT, 1954, grigio metallizzato, perfetta, usata solo per grandi occasioni dei raduni, certificata Asi Targa Oro, occasione unica, € 15.000, pilloni@teknit.it, visibile a Genova Sestri Ponente



3496696916

2 CV6 CHARLESTON, 1985, iscritta Asi, bordeaux/nero, tutta restaurata con pezzi originali, tenuta benissimo, vendo causa terremoto, € 7500, visibile a Bondeno (FE)



3483943439

2CV, 1978, bicolor giallo/nero, tutta rimessa a nuovo da esperto Citroen, Asi, targhe nere, pronta da usare, Maurizio, € 4750

3409782557

7 C TRACTION AVANT, 1935, ottime condizioni d'uso, rara, www.ghibligarage.com

335308824

DS 21 PALLAS, 1968, grigio metallizzato, interni in cuoio marrone, complessivamente ottima, in uso regolare, € 16.000, visibile a Merano (BZ)



0473222379

TRACTION AVANT 11 CV, 1954, nero/arancio, ottime condizioni, da concorso, ideale per cerimonie e rara versione 7 posti, € 25.000



3477443740

DEVIN

BARCETTA, 1962, rosso, bellissima sport anni 60 su meccanica MG MK2, ruote a raggi, già verniciata e rifatta di meccanica e telaio, da rivedere motore, documenti originali, prezzo da concordare, visibile a Siracusa

3392429719

FACEL VEGA

FACELLIA, 1961, azzurro/grigio, coupé hard top, appena restaurata, € 19.000

3470126322

promotor



ALFA ROMEO GT AL. GTA
1964, auto pronta gara, motore Chiapporini, condizioni eccellenti.



TRIUMPH - TR3 A
1960, eccellenti condizioni, restauro professionale, ASI targa oro.



MG B 1.8 CABRIOLET
1974, guida a destra, interni perfettamente conservati, meccanica e carrozzeria in ordine.



AUSTIN HEALEY 100/6
1957, targa italiana, restaurata, meccanica perfetta, capote e tonneau cover nuovi, iscritta Mille Miglia.



PORSCHE 911 3.0 SC GR.4
Auto allestita pronta corsa per rally storici.



TRIUMPH - SPITFIRE 1500
1976, Autovettura in ottime condizioni generali, totalmente conservata.



PORSCHE 911 3.0 SC
1982, ASI, Italiana da sempre, vernice perfetta, interni conservati, meccanica revisionata.



JAGUAR - XKR CONVERTIBLE
1999, eccellenti condizioni, tagliandata regolarmente con fatture, scarichi nuovi in acciaio inox.



FIAT 850 COUPÉ, 1967, eccellenti condizioni, conservata, interni molto belli, rinfrescata di vernice, meccanica perfetta.



TRIUMPH TR3
1956, restauro totale, heritage, iscritta Mille Miglia.



PORSCHE 914/4 2.0i
1973, buone condizioni generali, cerchi FPS.



ALFA ROMEO MONTREAL V8
1972, conservata in ottime condizioni, meccanica eccellente, completamente originale.

ACQUISTIAMO LA VOSTRA AUTO STORICA E CLASSICA

Gruppo Promotor S.r.l.

Via Padova, 6 - Ferrara - Tel. e Fax 0532 770305 - Cell. 393 5702887
www.gruppopromotor.com - info@gruppopromotor.com

- Noleggio vetture storiche da competizione
- Servizio di Trasporto e consegna



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 E-mail: info@bestauto.it



MASERATI GT 4.2 CC, 2009,
KM 20.000, COME NUOVA



MASERATI 3500 TOURING 1962,
DISCRETE CONDIZIONI



MASERATI MISTRAL 3.7, 1967
OTTIME CONDIZIONI



JAGUAR XK 150 ROADSTER,
1958



LANCIA AURELIA B 20, 4 SERIE,
1955, RESTAURO MANIACALE



FIAT 2300 S COUPÉ 1966,
BELLISSIME CONDIZIONI



LANCIA FULVIA 1600 ZAGATO, 1972,
OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI



FERRARI 365 GT 4,
1974



MERCEDES 500 SL, 1985
KM 75.000 TAGLIANDI



LANCIA FLAMINIA COUPÉ PINFARINA,
1963, OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI



CHEVROLET CORVETTE, 1978,
25° ANNIVERSARIO, DA CONCORSO



MERCEDES 230 SL PAGODA, CAMBIO
AUTOMATICO, 1964, OTTIME CONDIZIONI



TRIUMPH TR 3,
1960, OTTIME CONDIZIONI



MORRIS MINOR TRAVELER,
1978, DA CONCORSO



LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO, 1962, CERTIFICATA
ASI, TARGA NERA QUADRATA IN PERFETTE CONDIZIONI



MG A, 1600, INTERNO ROSSO,
1961, OTTIME CONDIZIONI



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1957,
OTTIME CONDIZIONI



MG TC,
1947

FERRARI

246 GT, 1971, rosso, interni neri, conservata in maniera eccellente, omologata ASI
3298216290

512 TR, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, 41.000 km, tagliando eseguito, marmitta inox, omologata Asi, prezzo da definire, visibile a Firenze
3383306086

FIAT

1100/103 I, 1957, celeste, rarissimo pick-up, completamente restaurato, Asi, adattissimo per pubblicità, € 12.900, visibile a Rosignano Marittimo (LI)



3338162757

124 SPORT SPIDER 1.4, 1968, rosso, km 35.000, gomme nuove, marmitta nuova, collaudo ottobre 2012, motore e cambio di scorta, ricambi, € 12.000, visibile a Ravenna



0544529109

126, 1977, bianco/rosso, appena allestita con materiale nuovo, ha corso all'epoca, da mettere a punto, esame permuta, € 8000



3382989528

126 FSM, 1984, avorio, 25.150 km originali, possibile utilizzarla anche per uso giornaliero, vendesi per inutilizzo; € 2000 trattabili

3291332341

126 I SERIE, 1976, blu, interni beige, perfetti, meccanica in buono stato, sana, da riverniciare, prezzo trattabile; € 1500

3343969088

127, 1980, bianco, due porte perfetta, iscritta Asi, unico proprietario, documenti regolari; € 2100, visibile ad Ancona

3490740351

131 TC SUPERMIRAFIORI 1600, 1980, rosso lacca, perfetto stato, interni in velluto beige, 60.000 km, da vedere, vettura ormai rara, prezzo trattabile, visibile a Piacenza, € 4000

3479237064

1500, 1963, grigio, restauro totale di interni, motore e carrozzeria, targhe e documenti originali, visibile a Torino, € 4500

3357275641

1500 CABRIOLET, 1964, grigio, riverniciata, motore rifatto, interno originale sano, omologata Asi, targa bianca, ottima, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

1500 CABRIOLET, 1964, blu, restauro carrozzeria e meccanica, ritargata, da ultimare in alcune finiture, visibile ad Alessandria, € 10.000

0131270520

500, 1965, totalmente restaurata, con documentazione, sono visibili altre 6 Fiat 500 presso le nostre sedi a partire da € 3500, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

500 A "TOPOLINO", rosso-nero, balestra corta, berlina, targhe originali, restaurata; € 10.000, visibile a Padova

3467296850

500 BALESTRA LUNGA, 1939, verde/grigio, vettura in ottimo stato di conservazione, € 9800, www.soccol.it



0294964745 - 3355486291

500 C, 1951, grigio, restaurata, targhe e documenti originali, motore ok, più motore di scorta e cambio, omologata Asi, revisione fino al 2013. Prezzo trattabile, visibile a Modena, € 13.000

3208246753

500 D, 1962, bianco, restauro totale, perfetta, interno rosso, originale, targhe nere, libretto 1980, visibile a Mantova, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

500 F, 1966, grigio-bordeaux, ottima vettura, restauro accurato di interni ed esterni, targhe originali, iscritta al Registro Fiat; € 6000, visibile a Caselle (TO)

3392249401

500 L, 1970, bianco, completa ma senza documenti, € 500

3388128508

500 LUSSO, 1972, beige, da restaurare, documenti regolari, € 1250, visibile ad Ancona

3490740351

NUOVA 500 T.A., 1960, celeste medio, interni nuovi originali beige, revisionata motore, carrozzeria ottime condizioni, € 12.500, visibile a Firenze



3355411614

Sede legale: Via Schiavonesca
Sede comm.: Via delle Industrie
31040 Nervesa Della Battaglia (TV)

NERVESAUTO SRL

Cell.: 335 8262808 (Olivotto)
Telefono: 0422-779222
Fax: 0422-885022

www.nervesauto.com

info@nervesauto.com



VW Maggiolino, 1976, interni neri, tenuto molto bene, sano, pronto all'uso, targato.



Rolls Royce Silver Shadow I, 1970, pochi chilometri, in buone condizioni, targata.



Fiat 500, 1972, bella di carrozzeria ed interni, meccanicamente in ordine, targhe nere.



Jeep Comando, 1976, buona di carrozzeria ed interni, pronta all'uso, targata, ASI.



MG B Roadster, 1979, interni neri, cc 1500, in ottime condizioni generali, ASI oro.



Morgan 4/4 4 posti, 1981, motorizzata Ford 1600, raggi, portapacchi, molto bella.



Bentley Mulsanne, 1991, selleria in pelle chiara, in buone condizioni, targata, ASI.



Autobianchi Bianchina Panoramica, 1969, in ottime condizioni generali, funzionante, ASI.



Cadillac Fleetwood, 1981, interni blu, ottima la conservazione, meccanica eccellente, ASI.



JBA Falcon Sport, 1987, mot. Ford 1800, molto ben tenuta, pochi chilometri.



Jaguar E-Type, 1970, selleria beige, cambio manuale, in ordine di meccanica, targata, ASI.



MG TD, 1952, selleria rossa, ottima di carrozzeria e cromature, in ordine mecc., ASI.

Allora visita il nostro sito www.nervesauto.com o vieni a trovarci in una delle nostre sedi.

Per voi più di 150 vetture d'epoca classiche e sportive ed una vasta scelta di moto.

- Teli di gran pregio per qualsiasi modello di auto e di moto in morbidissimo pannello traspirante "Elegant-tex" con effetto antipolvere ed efficace azione anti-uv.

- Vari colori con i loghi automobilistici e motociclistici.

- Consegna estremamente celere (entro una settimana dall'ordine).

- Produzione e vendita diretta.

- Garanzia di qualità e convenienza



La qualità non è un punto di vista

Borgo dei Cappuccini, 187

Livorno

Tel/Fax: 0586/887456

www.euroteli.it



AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

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 Internet: www.afra.it



Automatic Technic Service

www.cambio-automatico.it

Revisione e riparazione cambi automatici

Automatic Technic Service Srl

Via degli Artigiani, 23B - 00045 Genzano di Roma (RM)

Telefono/Fax 06 9396001 infoline: 3939767271

info@cambio-automatico.it

www.attrezzaturecambioautomatico.it



Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



R. Royce S. Wraith II 1979, stupenda pelle verde, tavolini € 18.500



R. Royce S. Shadow II 1979, vicino al nuovo, fantastica € 18.500



R. Royce S. Wraith II 1978, guida SX, pelle chiara, bellissima € 22.500



R. Royce S. Spirit II 1990, assolutamente meravigliosa, serie 2 € 18.990



R. Royce S. Spur Iniezione, guida SX, vicino al nuovo € 20.000



R. Royce S. Spur Iniezione, 1989, meravigliosa, tavolini € 18.500



Bentley S1, Asi targa oro, targa PR nera € 35.000



R. Royce S. Cloud II, servosterzo, originale € 29.900



Bentley S3, ultima serie, stupenda, pelle rossa. In Italia da 20 anni



Jeep Golden Eagle 1977, unica, da vedere! Nuova!

Visite solo su appuntamento presso il nostro showroom a Bologna **ANCHE LA DOMENICA.**

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.45.46 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it

500 VIGNALE GAMIN, 1968, molto rara, stupenda, ore serali, no perditempo, visibile a Milano, Tratt. ris.

3332186193

508 BALILLA, 1935, bordeaux/nero, bellissima, completamente restaurata, con documenti, radiata d'ufficio, visibile a Cuneo

3297460041

509 A, 1928, carrozzata Weymann, selleria in tessuto, ottimo conservato, in ordine di meccanica, targata ed iscritta all'Asi, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

600 D, 1969, rosso Fiat originale, completamente restaurata, interni conservati, meccanica perfetta, targata originale, Asi, uso quotidiano, € 7000, visibile a Sondrio



3483636606

600 FANALONA, 1967, bianco, automobile perfetta, vendesi per inutilizzo, omologata Asi, Fiche, Csat, € 5000, visibile in provincia di Lodi

3358473291

616 N3 CARRO ATTREZZI, 1973, rosso, carro attrezzi con braccio (no cassone) in buone condizioni, meccanica a posto, visibile a Treviso

3396994058

850 COUPÉ, 1969, azzurro, condizioni scadenti, prezzo modico, visibile a Umbertide

3355266006

850 SPIDER, 1972, rosso, II serie, conservata, in buone condizioni di meccanica e carrozzeria, interno ok, € 4800 trattabili



3334674324

850 SPORT COUPÉ, 1970, rosso originale, omologata Asi, targa oro, quattro fari, prima targa, come nuova, prezzo adeguato alle condizioni, II serie, visibile in Trentino

3703001136

850 SPORT SPIDER, 1972, verde primavera, conservata, km 40.000, bellissima, cerchi Campagnolo, molti ricambi, visibile a Lucca, € 10.000

3492998637

BARCETTA, 1997, grigio metallizzato, vettura in ottime condizioni interna/esterno, revisionata, iscritta Registro Storico Fiat, € 4500

3392249401

DINO 2400 COUPÉ, 1970, grigio metallizzato, auto perfetta, meccanica nuova, collezionista vende, visibile a Reggio Emilia

3391469345

500 D, 1964, bianco, buone condizioni generali, visibile in Friuli

042779376

500 A BALESTRA CORTA, 1937, guida a destra, ottimo conservato, meccanicamente in ordine, buoni gli interni, targata e iscritta all'Asi, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

TOPOLINO B, 1948, verde bottiglia, da vetrina, molto bella, freni maggiorati, tettuccio apribile, paraurti, copriuota di scorta, cerchi Fergat, qualsiasi prova, avrei piacere di trattare con gente del settore, telefonare ore pranzo o cena, no perditempo, € 11.000, visibile in zona Chieti

0872988213

FORD GERMANIA

CAPRI 2300 GT, 1972, grigio, 6 cilindri, documenti in regola, meccanica buona, carrozzeria da restauro, 126 CV, cerchi in lega, € 3300, visibile a Treviso

3474196394

SIERRA COSWORTH, 1992, nero, 4x4 iscritta ASI, tagliandata, qualsiasi prova, modello executive, full optional, visibile a Chieti, € 8000

3891158815

FORD USA

GT TORINO, 1968, bianco, big block 390, Asi; Fastback stupenda, restaurata, raro modello, anche permuta, € 23.500

3355367519

MUSTANG CABRIO, 1966, rosso, ottime condizioni, possibile parziale permuta, € 20.000, visibile a Siena



337706513

MUSTANG CABRIO, 1965, condizioni ottime, targhe italiane, meccanica come nuova, 8 cilindri, non si accettano permuta; € 36.000, visibile a San Donà di Piave

3474472660

THUNDERBIRD LANDAU COUPÉ, 1966, unico proprietario, molto bella, www.ghibligarage.com

335308824

HONDA

NSX, 1992, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

INNOCENTI

MINI COOPER 1.3, Asi, Fiva, targa nera e vecchio libretto, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

JAGUAR

E TYPE COUPÉ 1 E 1/2, 1968, da restauro, ottima base, visibile a Barbariga

0309718592

MK 2 2.4 LITRE, 1965, rosso scuro, auto completamente originale, sana, interni pelle bianca originali, ASI oro, km 100.000, visibile a Siena, € 22.000

3683797921

MK 2 2.4 LITRE, 1962, blu metal, conservata, guida destra, interno pelle grigia, completa, ruote raggi, motore ok, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

XJ C4 2000 COUPÉ, 1981, bordeaux metallizzato, carrozzeria e meccanica in buono stato, interni da rifare; € 5000

3921707935

XJ6 4.2, 1971, blu, ottimo stato, riverniciata, interno beige ottimo, Asi Oro, targa nera, cambio automatico, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

XJ6 COUPÉ, rara, targa nera, aria condizionata, ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

XK 120 OTS, 1950, da restauro totale, sanissima, completa al 90%, guida sinistra, ruote raggi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

XK 120 OTS SE, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

XK 120 ROADSTER, 1952, opalescent silver blue, completa, funzionante, matching number, molti lavori già eseguiti, da restauro, € 42.000 trattabili



3483527366

XK 120 SPIDER, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

XK 140 COUPÉ, old white english, interno rosso, restauro totale, su perba, www.ghibligarage.com

335308824

XK 140 COUPÉ, 1956, nero, meccanica buona, carrozzeria originale, documenti e targhe regolari; € 42.000

036348066

XK 140 DROP HEAD COUPÉ, 1957, nero, interni in pelle rossi, € 100.000

3488100504

L'unica cosa che ti mancava



T1 è una centralina di piccole dimensioni (cm 7x3x2) *con peso di 50 gr* di facile installazione. Si applica sotto il cruscotto così da rimanere completamente invisibile (grazie al kit magnetico in dotazione).

T1 permette a tutte le auto con impianto elettrico a 6 Volt di avere una presa a 12 Volt più una connessione USB dove collegare

tutti quei dispositivi oramai quotidiani (navigatore, telefono cellulare, videocamera, PC, cronometro). Per le autovetture con presa accendisigari di serie basta collegare la nostra centralina all'impianto originale, senza apportare alcuna modifica sostanziale ai collegamenti elettrici originali (Kit in dotazione con connettori per ogni tipo di collegamento). Per le autovetture sprovviste di presa accendisigari è disponibile come optional una presa accendisigari (dotata di kit magnetico) da nascondere sotto il cruscotto. **T1** è stato studiato in modo da non creare assorbimenti elevati al tuo impianto così da non compromettere l'efficienza della batteria.



IN & OUT PROMOTION s.r.l. - Tel. +39 02 45866387 - **T1** lo trovi su WWW.T1ALARM.COM e dai **MIGLIORI RIVENDITORI**



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.



CARBURATORI NUOVI XK120



CARBURATORI NUOVI MGA



CARBURATORI NUOVI MGB



KIT REVISIONE STARTER AUTOMATICO



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

VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO

JBA

■ **FALCON SPORT**, 1979, motore 2000 Ford, ottimi interni beige, meccanica in ordine, molto bella esteticamente, € 17.500, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

JEEP

■ **COMMANDO DIESEL**, 1976, 1760 cc, selleria bianca, molto bella esteticamente e meccanicamente in ordine, iscritta all'Asi, € 5900, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

■ **RENEGADE 4.23M**, 1980, nero, vettura totalmente restaurata, cerchi, soft top, carburatore nuovo, € 17.980, www.soccol.it



0294964745 - 3355486291

■ **WILLYS**, 1950, verde, auto in perfette condizioni, restaurata recentemente, targa MI, capote perfetta, motore buono, Asi, € 10.900, visibile a Padova



3492224554

LAMBORGHINI

■ **ESPADA**, 1971, verde metallizzato, auto in ottime condizioni, il serie, non per curiosi, € 32.000, visibile a Roma

335299435

LANCIA

■ **2000 COUPÉ**, 1972, grigio, Asi, oro, interni e meccanica perfetti, sanissima, da rinfrescare di carrozzeria, aria condizionata; € 6900, visibile a Cesena

3467931554

■ **APPIA C10 I SERIE**, 1955, grigio, conservata, omologata Asi, targa nera, buon stato, interni grigi, motore ok, 1100, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

■ **APPIA C10 I SERIE**, 1954, nero, da restaurare, completa, originale, targhe originali, con visura, radiata d'ufficio; € 2900, visibile a Torino

3383233693

■ **APPIA III SERIE**, targa nera e vecchio libretto, restaurata, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

■ **APRILIA TRASFORMABILE PININFARINA**, 1939, amaranto scuro, Asi, auto esclusiva per importanza, rarità e condizioni, targhe originali, prezzo adeguato



3397080407 - 02743466

■ **AURELIA B50 CABRIOLET**, 1950, grigio vino, fuoriserie Pininfarina, Asi, prestigiosa e rarissima, targhe originali, da concorso, prezzo adeguato, visibile a Milano



3397080407 - 02743466

■ **BETA MONTECARLO SPIDER**, 1976, grigio, due proprietari, astenersi sognatori, no permuta, € 10.500

3476302136

■ **BETA SPIDER**, 1975, rosso, cerchi in lega, volante in legno dell'epoca, prezzo da definire, visibile a Crotone

3319316723

■ **COUPÉ 1.3 S II SERIE**, 1974, bianco saratoga, originale in tutto, motore ottimo, tenuta in box, funzionante, revisione nel 2014, bollata, registro Lancia; € 8000 trattabili, visibile a Catania

3476816273

■ **DELTA**, 1989, bianco, vettura originale, iscritta Asi, lavori distribuzione, per inutilizzo, no perditempo, solo interessati, € 18.000, visibile a Torino



3470766017

■ **FLAVIA 1500 BERLINA**, 1963, argenta, interno grigio bello tranne cruscotto, targa TO originale, frizione e avantreno nuovi, revisionata, visibile a Torino, € 4800

3474076484

■ **FULVIA 1600 HF**, 1972, rosso, motore gruppo 2 nuovo, assetto basso, targhe nere, iscritta club Hf, molti ricambi, velocissima, € 22.000



3349955462

■ **FULVIA COUPÉ 1.3 II SERIE**, 1973, rosso corsa, Asi, € 8500, visibile a Firenze

055864609

■ **FULVIA COUPÉ**, 1968, verde dublino, 1231 cc, tutta originale, omologata Asi, pochi km, cofani e porte in alluminio, € 9000, visibile a Torino



3494052681

■ **FULVIA COUPÉ RALLYE**, 1970, bronzo metallizzato, targhe originali, restaurata, ASI targa oro, ricambi, visibile a Padova, € 8500

3467296850

■ **FULVIA SPORT 1600 ZAGATO**, giallo, si accettano possibili permuta; € 13.500, visibile a Brescia

3484796030

■ **FULVIA SPORT 1600 ZAGATO**, 1971, grigio Nevada, targa e libretto originali, mai urtata, conservata, introvabile in queste condizioni, perfetta, visibile a Roma, € 25.000

3381233620

■ **LAMBDA VIII BERLINA**, completa, da restaurare, prezzo dopo visione, interessante

3335774844

LAND ROVER

■ **RANGE ROVER**, 1983, silver gray, 3.5 V8, carburatori, gpl nuovo, Asi più Rstr, km 99.000 originali, meccanica completamente revisionata e perfetta, restauro professionale di carrozzeria e conservativo d'interni, documenti originali, foto su Autoscout24.it, € 10.000, visibile a Senigallia (AN)



3383565086

LOTUS

■ **ELISE**, 1996, grigio/nero/oro, massima preparazione, motore 2.0 Adolfo, cambio Prina, autobloccante, esame permuta, € 35.000



3382989528 - 0835910168

MASERATI

■ **BITURBO 420 I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interni amaranto, 2000 cc, 188 cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

■ **INDY**, no motore e cambio, da totale restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **INDY 4.2**, 1970, grigio metallizzato, restaurata, sempre in garage, usata periodicamente, interni in pelle nera, omologata Asi, disponibile per qualsiasi prova; € 37.000, visibile a Verona

3492917400

■ **KHAMSIN**, buona base da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **MERAK SS**, raro modello con cruscotto "Bora", ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

■ **MEXICO**, sana, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **QUATTROPORTE**, 1966, blu metallizzato, modello bifaro, motore 7000 km, interni in pelle, targhe nere ASI, radio d'epoca, lavori di carrozzeria, visibile a Tortona (AL), € 23.000

3473251939

MAZDA

■ **MX-5 (MIATA)**, 1999, grigio metallizzato, perfetta, gomme nuove, secondo proprietario, € 3500, visibile a Torino

3407314885

MERCEDES

■ **190 SL**, 1955, buona base da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **190 SL**, 1961, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga

0309718592

■ **190 SL**, 1960, creme, restauro totale 2009, perfetta, interno rosso, capote bordeaux, iscritta Asi, motore km 400, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

■ **230 SL «PAGODA»**, 1964, automatica, interni rossi appena restaurati, capote nuova, meccanica perfetta, auto con libretto service originale, sempre stata italiana, € 67.000, www.soccol.it



3355486291 - 0294964745

■ **280 CE (W114)**, 1973, azzurro, auto completa con documenti, radiata d'ufficio, meccanica perfetta, carrozzeria da rinfrescare, valore sicuro; € 3000

3397026541

■ **280 SL**, 1968, hardtop, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

■ **350 SL CABRIO**, 1971, bianco, conservata, buono stato, interno marrone, cambio automatico, hardtop, iscritta Asi, 2+2, € 15.000, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
targhe d'epoca e decorative
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-Pzza 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

EPOCA ITALIA

4 940 RIE#3 3547
ZG 389P NP32
PE 1478 BSA 9734
27 6306

Baroni
SPECIALIST
2 generazioni di appassionati di auto inglesi
DAL SEMPLICE TAGLIANDO AL RESTAURO COMPLETO
Via Pacinotti, 14 - Corsico (MI)
Tel. 02 45100956 - www.baronilegend.com

MG JAGUAR TRIUMPH ASTON MARTIN

EPOCAMANIA
Spedizioni in contrassegno
di Canducci Alberto S.r.l.
RICAMBI AUTO D'EPOCA BERLINE E SPORTIVE
ALFA ROMEO - FIAT - LANCIA - FERRARI - MASERATI
Via Ronchi, 891 - 47822 Santarcangelo (RN) - Tel. 0541.625195
Fax 0541.622180 - Cell. 335.344104 - E-mail: info@epocamania.com

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

www.maggiolinoestore.com
Pensa in grande, scegli Maggiolino Restore.
Ricambi accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.



Via stradonetto, 6 bis - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinoestore.com

Bergia Paolo
Officina specializzata Alfa Romeo
Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola
VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6
Saremo presenti alla fiera AREZZO CLASSIC MOTORS il 12 e 13 gennaio 2013
Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838
www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it



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



FESTEGGEREMO
LA MITICA



1100
1953-2013

Tel. +39 0425 074089 Fax +39 0425 090774 info@marcelloeventi.it www.marcelloeventi.it

26-27
GENNAIO 2013

FERRARAFIERE

MOSTRA SCAMBIO
AUTO E MOTO
BICICLETTE
TRATTORI
CLUB E SCUDERIE
REGISTRI STORICI
DOCUMENTI E ACCESSORI
RICAMBI E MODELLISMO



350 SLC, 1973, blu metallizzato, iscritta Asi, ottima meccanica, sedili e carrozzeria da rivedere, visibile ad Arezzo, € 6000
3338913657

380 SL, 1985, rosso, import Usa, iscrizione Asi, restauro 2007, 160.000 km, impianto a gas, ottime condizioni, interni pelle nera, € 25.500
3333953240

500 SL, 1991, bianco, pelle nera, hard top, 70.000 km, sempre box, originale e tagliandata, € 15.000
3471171945

E 200, 1994, antracite scuro metallizzato, tagliandi regolari, riverniciata, alcuni interventi di meccanica, motore ok, interni in pelle; € 4900, visibile a Rimini
3206441058

MG

A 1600 MK2, 1961, rosso, meccanica ottima, interno beige nuovo, completa, tutti i particolari originali, € 21.000 trattabili



3334674324

A SPIDER, 1960, rosso, restauro totale professionale, come nuova, cerchi a raggi, hard top, radio originale, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord,
3387258514

TA, 1937, avorio, molto ben conservata, modello Sport con meccanica potenziata, perfetta in tutto, interni rossi, posseduta da 18 anni, documenti inglesi originali, visibile a Siracusa, € 33.000
3392429719

TC, 1948, verde, completamente ricodizionata, targhe nere, numerosi accessori, € 32.000, visibile a Varese
3297458690

TD, 1953, creme, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250 cc, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it
0375790025 - 3498689674



TD, 1952, ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbarga
0309718592

TD, 1952, sana, da restauro, www.ghibligarage.com
335308824

TF, 1954, nero, da concorso, Asi Targa Oro, due proprietari, km 35.000, accessoriata, valuto permuta anche cifra superiore, € 39.000, visibile a Genova



3355604632

MITSUBISHI

3000 GT, 1993, nero, unico proprietario, originale in ogni sua parte, tagliandata, ottimo stato, prossima ASI, € 12.000
3489014748

MORGAN

4/4, 1986, british racing green, bellissima ed efficientissima, 4 posti, accessoriatissima, guida a sinistra, vero affare, visibile a Salerno, € 23.000
3404110147

4/4 1800 (FORD), 2001, nero, interni green, 10.000 km originali, perfetta, ben accessoriata, prezzo adeguato, visibile a Peschiera del Garda
0457552071

PLUS 8, 1991, verde, da amatore, Asi, accessoriata, km 39.000, 8 cilindri, 4000 cc, stupenda, no perditempo, visibile a Genova



3355604632

MORRIS

MINOR, 1932, selleria verde, già restaurata qualche anno fa, molto bella esteticamente, in buone condizioni, targata ed Asi, € 12.800, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

PEUGEOT

106 RALLYE 1.6, 1998, bianco, unico proprietario, km 165.000, visibile a Piemonte, € 2500
3381294994

304 S CABRIO 1300, 1974, rosso, restauro conservativo, in ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

PORSCHE

356 A CABRIOLET, 1956, nero, raro modello, perfette condizioni, Asi, CsaI accessori d'epoca, vendesi esclusivamente per inutilizzo; € 97.000, visibile a Roma
3381233620

356 A CABRIOLET, 1957, nero, vettura molto bella, conservata in modo maniacale, per intenditori, da collezione; € 97.000, visibile a Roma
3275780102



TR2 SPORT, 1955, restauro completato da uno dei massimi esperti del settore, corrispondente all'Heritage.



FULVIA GTE, completamente conservata ed originale.



FULVIA HF, restauro vite per vite, da concorso.



DINO 2000, 1968, 57.000 Km da nuova. Da vedere.



MOKE del 1968, 33.000 Km originali, completamente conservata. Produzione inglese.



E TYPE, 1971, conservata, specifiche europee, ponte lungo, 3 carburatori, corrispondente all'Heritage.



BMW R50, 1956, Km percorsi da restauro completo 114. Targhe vecchie a 5 cifre.



MG C 3000 Roadster, anno 1968, trattative in sede.



BIANCHINA prima serie, 1963, restaurata vite per vite, targhe e documenti originali, da rodare. Euro 5.500.

www.BRESCIACAR.it

Strada Padana Superiore, 111/A - **CASTEGNATO (BS)**

Tel. 030/2140910 - info@bresciacar.it

Acquistiamo Auto d'Epoca

Servizio di rimessaggio a breve e lungo termine



JAGUAR MK X 4.2, 1966, un proprietario 64.000 Km, completamente conservata. Originale fino all'ultima fascetta.

foto grafie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail

ORGANIZZATA DA

UNA COMPETIZIONE



ALTE SFERE
Management & Events



WinteRace™

CORTINA D'AMPEZZO

22 | 23 | 24
FEBBRAIO

beat37.com



MAIN SPONSOR



EBERHARD & CO

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1857

Bark™

beat37
COMMUNICATION



PORSCHE

Centro Porsche Padova*

VP BANK

PARTNER



GARE d'EPOCA.COM

JONOFUI



ANTICA PREMIATA FABBRICA ARGENTERIA
PETRUZZI & BRANCA®
BRESCIA - ITALY

ZAGLIANI
MEMO DAL 1947

WINTERACE.COM

■ **356 COUPÉ A T2**, molto bella, meccanica potenziata, motore extra, www.ghibligarage.com
335308824

■ **356 T5**, 1960, argento, monogriglia, ricondizionata, motore originale 100 CV, adatta a gare regolarità



3382967592

911 3.2 TURBO LOOK, 1988, blu marine, solo 18.000 km d'origine, ASI, qualsiasi prova, omologazioni speciali, pari al nuovo, solo interessati, visibile a Rimini, € 55.911
3342874362

911 CABRIOLET 3.2, 1986, bianco, originale italiana, km 190.000, 3200 cc, 231 cv, interni pelle blu, aria condizionata, € 27.000



3477443740

911 CARRERA 3.2 CABRIOLET, 1984, verde metallizzato, completamente restaurata di interni ed esterni, ASI, targa oro, € 36.000
3938323292

911 CARRERA 3.2, 1985, rosso, versione apribile 231 CV, aria condizionata, interni in pelle, unico proprietario, € 25.000
3381940345

911 2.0 E, 1969, bianco, originale, completa, da restauro totale, urtata lateralmente, versione e carter verde provenienza Stati Uniti, € 13.500, visibile a Empoli (FI)
3477443740

911 S TARGA, 1973, rosso, vettura perfetta, 85.000 km, € 30.000 trattabili
3485920991

911 SC CABRIOLET, 1983, bianco, tutta originale, Asi, sempre in box, bella in tutto; € 29.500, visibile a Mozzo
3356858423

■ **912**, 1969, arancio, restaurata, omologata Asi, interno nero, targa nera, libretto originale, 1600 cc, 90cv, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

911 CABRIOLET (996), 1999, blu ocean, interni pelle totale, cerchi 18", tagliandi ufficiali Porsche, accessori, km 57.000, perfetta, € 25.000, visibile a Monza



3936283504

RENAULT

21 2L TURBO, 1991, nero, € 2800, visibile ad Arezzo
3487075629

ROLLS ROYCE

■ **SILVER SHADOW I**, 1976, ottimi interni in pelle beige, meccanicamente in ordine, usabile così, € 11.800, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

ROVER

MINI COOPER 1.3, 1992, grigio, raro modello a carburatori originale, tetto nero, cerchi da 6", assetto, scarico, visibile a Milano, € 6200
3495101077

SAAB

900 TURBO, 1984, blu, 8 valvole, tutta originale, funzionante, per uso quotidiano, facile restauro, documenti regolari, chiamare dopo le h 21.00, € 1800, visibile a Bergamo
035400466

SINGER

9 LE MANS, 1934, verde, perfettamente funzionante, documenti italiani, vendo o scambio con altra più piccola, visibile a Siena
3334862534

TOYOTA

LAND CRUISER LJ 70 2.4 TD, 1992, bianco, 90 CV, km 158.000, 5 posti, non autocarro, buone condizioni generali, originale, € 8000, visibile a Empoli (FI)
3477443740

TRIUMPH

MK3, 1968, verde inglese, ottime condizioni generali, targa oro, cerchi a raggi, targhe nere originali, visibile a Capannori (LU), € 14.000
0583933253

■ **SPITFIRE 1500**, 1979, revisionata, motore nuovo, bella la carrozzeria e gli interni, con documentazione, iscritta all'Asi, € 7700, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

PORSCHE 356 BT6 CABRIO, colore bali blu, restauro professionale, anno 1962.



PORSCHE 356 PRE A CABRIO, anno 1955, restauro profess., Argento, int. Cartier, cappot cartier.



PORSCHE 356 AT2 CABRIO, anno 1958, avorio, restauro conservativo int. I suoi orig. Perfetti, auto splendida.



Ever Green Cars s.r.l. www.evergreencars.it

via Colombara, 10 CASALMAIOCCO (Mi) Tel. 335 7704626

Siamo presenti alla fiera di Milano il 22-24 febbraio

Restauro integrale o parziale Porsche 356 con esperienza 40-ennale di scuola Cattaneo (Zeno): carrozzeria, meccanica, elettrica, interni, accessori, messa a punto.

PORSCHE 356 SC CABRIO, anno 1964 gialla con int. Pelle verde colore e motore orig.



Assistenza - riparazioni - ricambi - rimessaggio e manutenzione conservativa - vendita - reperimento qualunque modello Porsche 356 su commissione - disponibilità di tutta la gamma delle vetture Porsche 356

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

SPEEDSTER DEL 1956 avorio restauro ultra professionale fatto da stecconi in fase di montaggio garanzia un anno su tutto.



RADAR



- Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Basiletti, 19 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts
"con voi... per loro"
"with you... for them"



www.deikaferservice.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928358 - Fax +39 0577 909519

FIERA DI FORLÌ ITALY
10° OLD TIME SHOW
MOSTRA SCAMBIO
9-10 marzo 2013

SPECIALE MERCATO PRIVATI
se vuoi vendere
la tua auto d'epoca
vieni ad esporla
ad Old Time Show

per info 0543-793511
commerciale@fieraforli.it



20.000 metri al coperto
20.000 metri all'aperto
20.000 visitatori

MOSTRE TEMATICHE:
Auto: "Le grandi FIAT"
Moto: "Le gloriose MV AGUSTA"

FIERA DI FORLÌ: Via Punta di Ferro, 2 - 47122 Forlì - Tel. +39 0543.793511 - Fax +39 0543.724488 - www.fieraforli.it - staff@fieraforli.it



nanni BOLOGNA
ARTICOLI DI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650



RESTAURO MOTORI
Auto d'Epoca
40 anni
da Professionisti



Tel. 0542 641244
www.restauromotori.com
Imola Rettifiche s.r.l. Imola (BO)

SAN CARLO ASTE
Organizza nel corso dell'evento

AUTOMOTORETRO

La sua prima Asta di auto d'epoca e Super Cars
Lingotto di Torino
9 Febbraio 2013

DIRETTA TV
Canale 89
Digitale Terrestre

MOTORI TV
CORVETTE

Lot. 7
Prototipo base Corvette C5 (5700 cc)
Esemplare unico

Lot. 10
Ferrari Testarossa
Motore con 10.000 km
Tagliando completo

Lot. 11
Lamborghini Countach
(4754 cc) Pari al Nuovo
esemplari 321

Lot. 14 De Tommaso
Pantera GT5
(5942 cc)
Motore Nuovo

DE TOMMASO

E' in corso il reperimento dei lotti da inserire in catalogo
Condizioni particolari per i soci ASI
Inviare le fotografie delle vostre autovetture
a valutazioni@sancarloaste.it
Per informazioni 011-5618747 oppure info@sancarloaste.it







SPITFIRE 4, 1963, rosso, primo tipo, rara, omologata Asi, capote bianca, hardtop nero, interni perfetti, moquette nera, tutta originale. € 10.000, visibile a Trieste



040226449 - 3389314711

■ **SPITFIRE MK IV**, 1973, rosso, interno nero, targa nera, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

■ **TR2**, 1954, porta lunga, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

TR3 A, 1958, bianco, da restauro non impegnativo, ottima base, completissima, interni rossi, raggi, motore revisionato, vero affare, documenti ok, sdoganata, visibile a Siracusa, € 12.000

3392429719

VOLKSWAGEN

■ **GOLF 1800 GL CABRIO**, 1989, buona, € 3000

3476302136

■ **KARMANN GHIA CABRIOLET**, 1969, ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

MAGGIOLINO, 1964, Bahama Blau, revisione fino al 2014, accessori d'epoca, manometro olio, voltmetro, radio-cassette, tachimetro con parziale, motore originale, visibile a Milano, € 9000

3351370682

■ **MAGGIOLINO**, 1963, verde, conservata in perfetto stato, interno grigio rifatto, motore ok 1200, targa nera, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

MAGGIOLONE 1.3, 1972, azzurro mare metallizzato, "vetro piatto", restaurata completamente, perfetta, targhe e documenti originali, visibile a Caselle (TO), € 5000

3392249401

MAGGIOLONE CABRIOLET, 1970, nero, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga

0309718592

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, omologata Asi, rarissima, poco più di cento esemplari prodotti, ottime condizioni originali, visibile a Cagliari, Tratt. ris.

3398105167

VOLVO

145 SW 2.0, 1970, bianco, originale, targhe e documenti d'epoca, I serie, pronta, conservata, da usare subito, € 8000, visibile a Padova

3358264091

VENDO MOTO

ARIEL

4G 1000 MK2 "SQUARE FOUR", 1953, testa di moro, 4 cilindri, ottime condizioni, funzionante, documenti in regola, iscritta ASI, veramente bella. Prezzo da concordare, visibile a Arquata S. (AL)

3474286328

BMW

R 80 GS BASIC, 1997, bianco, perfettamente funzionante, da vetrina, km 45.000, due proprietari, no permuta, € 8500, visibile a Verona



3358385855

FANTIC MOTOR

KOALA 50 CC, 1987, blu metallizzato, in ottimo stato, blu metallizzato, € 2500 trattabili, visibile a Como

3477742039

HARLEY DAVIDSON

■ **ELECTRA GLIDE**, 1989, superaccessoriata, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

SHOVELHEAD, 1976, beige, 1340 cc, perfetta per l'uso, Asi, € 15.000, visibile a Roma



3472164792

WLA, 1942, verde militare, restauro totale di altissimo livello, moto da museo, targhe italiane, motore km 0, invio foto, € 19.000



3334674324

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 SPECIAL, 1968, azzurro, conservata, da restauro, senza documenti, visibile a Ancona, € 800

3490740351

LAMBRETTA D, 1951, blu, Lambretta D, versione marina, selle vimini, completa, funzionante, con documenti, Il proprietario, visibile a Torino, € 3000

011593837

LAVERDA

750 S, 1970, bianco, documenti regolari, targa originale, restaurata, meccanica ottima, freni Grimeca, non si accettano permuta, € 9900, visibile a San Donà di Piave (Ve)

3474472660

MIVAL

6 GIORNI, 1959, bordeaux metallizzato panna, radiato d'ufficio, con documenti, visibile a Como, € 2000

3477742039

MONDIAL

125 REGOLARITÀ, 1976, arancio, mai immatricolato, con foglio di origine, pochissimi km, in ottimo stato di conservazione; € 2500, visibile a Grosseto

3290454819

MOTO GUZZI

850 LE MANS III, 1982, rosso/nero, conservata FMI, cambio a denti dritti, disponibile per qualsiasi prova, visibile a Livorno

3479375856

FALCONE MILITARE, 1969, blu, completamente originale, borse laterali metallo, km 19.000, perfetta, visibile a Sondrio, € 4800

3356854111

LODOLA GT, 1960, rosso, restaurata, targa oro, Asi, senza osservazioni, con targa ed estratto cronologico, da vetrina; € 3000

3881936066

NUOVO FALCONE, 1971, blu scuro, omologata Asi, molto bello, con frecce, baule, avviamento elettrico, gomme, batteria e marmitta nuove, visibile a Mantova

0376819279

PIAGGIO

CHAO, 1985, blu, senza documenti, prezzo non trattabile, visibile a Torino, € 180

3388777422

GS 1600, 1963, argento, iscritta ASI, in ottime condizioni, targa originale, da vedere e provare, assicurata, vendo per inutilizzo, visibile a Brescia, € 7000

3661991552

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

VESPA 160 GS, 1963, grigio, targa originale, tutto in regola, in ottimo stato, iscritta Asi, pochi km, da vedere e provare; € 7200, visibile a Brescia

3661991552

VENDO VARIE

AUTORADIO CLARION, 1990, nero, crx 91r, marcata Alfa Romeo, funzionante più una per ricambi; € 100 trattabili

3385933759

BARCA A VELA DUFUR, 2004, bianco, 40, 12 metri, vendo o scambio con importante auto storica, Nanni, visibile in Toscana, € 130.000

0302792090

BOLLI AUTO, Dal 1923 al 1985, bolli auto con portabollo, solo originali d'epoca più camion e motorini, € 5, s.badoni@virgilio.it



3355699617

CERCHI CAMPAGNOLO, tipo ragno da 13 x6, adatti a BMW o Opel, belli, pronti da montare, visibile a Ravenna, € 400

3332348087

CERCHI OZ, grigio, 4 pezzi in Lega, misura 13", anni 90, con pneumatici Firestone all'80%, come nuovi, visibile a Lendinara (RO), € 200

3204666525

■ **DE DION BOUTON CAMION DEI POMPIERI**, 1912, selleria nera, restaurato totalmente, con accessori e appendice, targato e documenti italiani, www.nervesauto.com



3358262808 - 0422779854

DIAPOSITIVE SU RALLY, 1972-1975, inedite, esemplari unici, no altre copie. luc.wolf23@gmail.com

3472509061

FIAT 615 FURGONE, modellino scala 1/43 in metallo (ex Ferrero), tinte unite: grigio topo, verde scuro, avorio, rosso vigili del fuoco, con targa e colori anche su richiesta. Emilio, € 35

330785040

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta GT Bertone, motori, lamierati vari 1315, 102, 106, 112, 536, 548

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi più ingranaggi alzacvetro, disponibilità anche Spider 1300/1600

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, vari ricambi, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, per Giulietta hardtop

3389369456

PER ALFA ROMEO, Alfetta Gtv, cerchi in ferro, come nuovi; visibile a Modena,

3494602774

PER ALFA ROMEO, Giulia Sprint GT, cofano posteriore originale, perfetto, senza ruggine o ammaccature, € 250

3405327692

PER ALFA ROMEO, 1957, Giulietta Sprint, cofano posteriore usato, prima serie, in buone condizioni non ammaccato, € 350

3405327692

PER ALFA ROMEO, dagli anni '60 ad oggi, vendesi n° 161 libretti uso e manutenzione originali Alfa Romeo; n° 140 depliant originali Alfa Romeo; solo in blocco, non per curiosi e perditempo, solo se interessati; € 5.000, visibile a Belluno,

3404839620

■ **PER CHEVROLET**, 1960, motore Corvette più cambio, altro motore Pick-up, prezzo di realizzo

3389369456

PER CITROEN, DS, eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica o idraulica, anche a domicilio (Milano e hinterland). Revisiono pezzi idraulici, dispongo di ricambi sia nuovi che usati. Pietro

3474417703

PER FERRARI, 250, due ruote a raggi, Borrani, Rw 3690, 15x6.00, da revisionare

3494726359

PER FERRARI, Dino 246 GT, 308 GT4, 208 Turbo, Mondial 3200, F512M, 360 Spider, Mondial 8, 430 Spider, libretti d'uso e manutenzione

3283056562

PER FIAT, 1977, 127 900 C 3 P, libretto uso e manutenzione nuovo per collezione

3339081986

PER FIAT, 131, cambio 4 marce, motorino avviamento, volano spingidisco, 30.000 km, adatto anche per Fiat 124 coupé, visibile a Roma

3388432627

PER FIAT, 600 D, serie tappeti nuovi, neri, € 400, visibile a Brescia

3331435322

PER FIAT, 1968-1971, 850, 903, pompa acqua nuova, ancora imballata; lasciare un messaggio in segreteria

022134317

PER INNOCENTI, 1969-1970, marrone, Mini 850, 100 Export, due motori funzionanti, eventuale auto completa per uso ricambi; € 1200, visibile a Ferrara

3331945910

PER ISO RIVOLTA, 1962-1974, GT, Lele, Grifo, Fidia, ricambi. Telefonare ore 19/19.30

063332650

PER JAGUAR, tutti i modelli, fino al 1992, manuali d'officina, cataloghi, ricambi, libretti d'istruzioni, in italiano e inglese, anche su cd

3294252338

PER LANCIA, Appia II e III serie, carburatore Solex PBC, visibile a Pescara, € 200

330431411

PER LANCIA, Beta Coupé, Fulvia, Gamma, Flavia, Montecarlo, ricambi nuovi

3206791097

PER MINI, 1960-1970, Cooper, 4 cerchi in lega Millemiglia, testate Lancia Flavia e altro materiale di meccanica e carrozzeria

3384566475

PER PIAGGIO, moto Ape, libretto originale, immatricolazione 23/8/1960, revisioni e bolli, per collezione

3339081986

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colorati nero, beige, rosso, € 95



3382967592

MORGAN
DRIVEN AT HEART
CONCESSIONARIO UFFICIALE

*vendita Morgan nuove ed usate
ricambi originali
assistenza tecnica
restauri professionali
noleggio auto Morgan
corsi di guida Morgan*



Trivellato



Professioniste per Passioni

Masera di Padova - Via Bolzani 152, 35020 Padova
T. 049 8961605 F. 049 8629289
www.morgan-automobili.it

**germania
RICAMBI**

Ricambi per auto e moto tedesche
Preventivi gratuiti in italiano

Krokusweg 6
D-86842 Türkheim-Irsingen
Tel 00 49-8245-9 04 99 95
Fax 00 49-8245-9 04 99 96
germania_ricambi@gmx.de

AUDI
BMW
MERCEDES
NSU
OPEL
PORSCHE
VW
ecc.

**CROMATURA
BON RENATO** SnC

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 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010



**Interni
d'Autore**
new & old cars

LIBRETTI USO MANUTENZIONE

- CATALOGHI RICAMBI
- MANUALI DI RIPARAZIONE

GUARDUCCI FIRENZE
Tel. 3483352711 Fax 055409572

**CENTRO GOMME
LOSCALZO**

Viale Cav. Pasquale Vena, 27
75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY
Tel./Fax 0835.462071
e-mail: centrogommeloscalzo@libero.it

**Pneumatici d'epoca
con fasce bianche**

**Cerchi in ferro e in lega
per Fiat 595, Abarth**

Cerchi in ferro per Auto d'Epoca

www.centrogommeloscalzorsrl.it

di Bertamini Renzo & C. snc

Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE**

Specializzati in Fiat 124 Spider,
Abarth e Pininfarina Ricambi per Fiat
500, 600 e Topolino, Lancia, Alfa Romeo

Parabrezza per: Fiat 500D - Fiat 600D -
600 Multipla - 850 Francis Lombardi -
Bianchina Berlina e Cabriolet -
Innocenti Spider ed altri...

TAPPEZZERIA INTERNA VETTURE

Spedizioni in tutta Italia e all'estero

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 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
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

**TAPPEZZERIA
CLASSICA**
By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI**

Via Botola di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicavolmi.it
e-mail: classicavolmi@alice.it

**CAR OUTLET
SILVAUTO**

Show Room e Vendita:
Bergamo
via L. Luzzatti (zona Malpersata)
Tel. 035.42.43.575
fax 035.38.40.040
infobg@silvauto.it

Vendita e Assistenza:
Grumello del Monte (BG)
via Roma, 158
Tel. 035.83.08.00
Fax 035.83.56.648
info@silvauto.it

**Filo diretto 348.5503882
www.silvauto.it**

Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati"

 A. R. 1750 COUPÉ VELOCE 1ª SERIE PEDALIERA INFULCRATA BASSO anno 1969, interni sky cuoio cinghiale, poggiatesta solo passeggero, autoradio dell'epoca, targhe (BO) e documenti originali. Omologata ASI 3ª targa oro e fiva. Eccelsa.	 FIAT 500 C TOPOLINO TRASFORMABILE, anno 1951, targhe (MO 02...), restaurata totalmente e professionalmente di meccanica, fondi, lamierati, carrozzeria ed interni, doppie chiavi, doc. originali. MANIACALE.	 M. B. 300 CE W124 CAMBIO AUTOMATICO, anno 1990, clima auto, differenziale autobloccante, interni in pelle nera, vetro atermico verde. Targhe (BG) e documenti originali dell'epoca. iscritta ASI.	 VW MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET KARMAN anno 1979, capote ghiaccio, interni sky nero, poggiatesta, libretto istruzioni e uso e manutenzione originali, doppie chiavi. RESTAURO MANIACALE.	 A. R. MONTREAL, anno 1971, km. 3.929 da motore nuovo tot. revisionato, interni in panno avana-beige, moquette beige, targhe (AL 29...), uso e manutenzione orig., doppie chiavi. Disponibile anche arancio. PERFETTAMENTE CONSERVATA.
 A. R. GIULIA 1600 SPIDER, 1965, interni sky nero, hard top perfettamente restaurato, targhe originali (CR) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale, iscritta ASI. MANIACALE.	 A. R. R.Z. ROADSTER, 1992, km. 16.671, clima, c. lega speedline, pelle nera, esemplare numerato (10 di 278), una delle primissime prodotte, iscritta ASI.	 FERRARI TESTAROSSA MONODOADO BISPECCHIO, anno 1987, km. 56.327, vettura ultra-perfetta - targhe dell'epoca - doppie chiavi, trousse attrezzi completa e telo coprivettura originali, iscritta ASI.	 A. R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 BOLLINO ORO, 1967, interni sky rosso. Molto rara, targhe originali (SV), libretto e documenti originali, guida dei servizi originale. Libretto tagliandi originale.	 A. R. 1300 JUNIOR ZAGATO 1970, interni sky nero, una delle primissime prodotte (telajo 12 su 1.208), targhe originali (BS 44...), iscritta ASI. PERFETTA.
 VW MAGGIOLONE 1303 1972, targhe originali (CO 35...), interni in sky rosso, documenti originali dell'epoca, doppie chiavi. PERFETTA.	 A. R. 2000 COUPÉ VELOCE 1ª SERIE, 1973, sedili e pannelli in similpelle sky beige - targhe originali (BG 53...), doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale. RESTAURO MANIACALE.	MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI, anno 1982, Km. 51.727, iscritta ASI. Perfetta.		
ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE 116.44, anno 1979, km. 107.777. Conservata in modo maniacale.			ALFA ROMEO ALFETTA GT 1800 TIPO 116.10 1ª SERIE, anno 1975, km. 88.103, iscritta ASI.	
MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (1997CC 105CV), anno 1989, Km. 122.310. Eccelsa.			FERRARI 456 GT 1ª SERIE, anno 1994, Km. 73.799, conservata in modo maniacale.	
FIAT DINO COUPE' 2000 BERTONE 135.AC, anno 1968, km. 85.732, iscritta ASI. Conservata in modo maniacale.			FIAT 600 PORTE CONTROVENTO, 1957, km. 127. Restauro totale e altamente professionale.	
ALFA ROMEO GTV 6 2.5 TIPO 116 C 1ª SERIE, anno 1981, Km. 130.754, "motore nuovo". Perfetta.			ALFA ROMEO ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1ª SERIE SCUDO STRETTO FRONTALE, anno 1974, km. 91.202, iscritta ASI.	
FIAT 500 BERLINA, 1965, km. 84.660. Affare.				

Altre vetture disponibili, consulta il sito: www.silvauto.it

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, sound Porsche



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356, ricambi nuovi, www.carrozzeriaabaresi.com

0309718592

PER RALEIGH, Royal Roadster, pattini freno originali inglesi, marca Fibrax, 4 pezzi, mm 50 e altri quattro da 60 mm per Raleigh a bacchetta, visibile a Roma

3388432627

PER VOLKSWAGEN, 1979, grigio metallizzato, T2 Minibus Lusso, vetri laterali con deflettori, guarnizioni e bordino in alluminio, originali, € 400, visibile a Minervino

3490634067

PNEUMATICI, 175/80 14, 90% di battistrada, vendo anche coppia, € 30

3474096205

PNEUMATICI MICHELIN, 175 R 14 MX, 4 pezzi, e 205 R 13 MXV, 4 pezzi, all'80% circa

3472773855

PORTAPACCHI, anni '70, portapacchi per autostorica, in ottime condizioni, pari al nuovo

3387952430

REPLICA SPEEDWELL, 1966, rosso, perfetta di carrozzeria e motore, 6 cilindri Triumph, si accettano anche permuta; € 20.000, visibile a Salerno

3336934881

RICAMBI, cerchi lega vari, anni '70, volanti Nardi, Personal, Momo, strumenti anni '60/'70 e altri ricambi permuta con Vespa 125/150/160 anni 1957/1970, da restaurare, completa di targhe e documenti, ore ufficio, chiedere di Roberto, visibile a Treviso

3312294300 - 0422307742

RIVISTE, Ruoteclasse collezione completa, Autosprint 1963/2000, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1959/1969, Quattroruote 1956/2002, Motociclismo 1946/2012, Legend Bike, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca 1985/2005, La Manovella 1970/2010 e altre

3332493694

VARIE, Libro "Le favolose rosse" di Sergio Puttini, edizione De Agostini, 174 pagine e molte foto; € 45

3392950787

VARIE, dal 1963 al 1976, Per Alfa Romeo, Gt Bertone, ricambi vari, volanti; per Porsche, 911s, volante in pelle, visibile a Ravenna

3381500621

VARIE, tecnica riparativa Fiat, volume I, II, III, materiale didattico per autoscuole, ideali per musei

3339081986

COMPRO AUTO

BIZZARRINI

MODELLI VARI, contatto email: gabbro2008@web.de

DAIMLER

250 SP DART, contatto telefonico 3356961157

FIAT

1500 6C I SERIE, 1936-1937, perfetta, conservata o restaurata, massima serietà;

3332065147

FORD

GT, 2005-2007, se perfetta. Colore indifferente, 130.000/150.000 €

0033611507411

MERCEDES

CE 200, 230, 300, 1988-1993, con cambio automatico

3687589127

NSU

PRINZ 1000, accettata qualsiasi condizione, in Austria

00436605500391

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET, 1960, documenti italiani, colore indifferente, prezzo indifferente

3388641668

COMPRO MOTO

DKW

NZ 250, moto completa e funzionante, quotazione Ruoteclasse

3356930087

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, 1960-1990, Dinky, Corgi, Bbr, Minichamps, solo collezioni, oblosetti, kits, scala 1:43, 1:24;

022367505

AUTOMODELLI, importanti collezioni Dinky, Corgi, Politoys, Tekno ecc., anche Old Cars, Minichamps, Vitesse e Progetto K. max.polo@libero.it

3392721278

PER FIAT, Tempra Sw, portiera posteriore destra, nuova

3396472831

PER ROLLS ROYCE, 1930-1945, qualsiasi modello cariolet, possibilmente bicolore, pagamento in contanti

3487758499

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclasse, libri, riviste e annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopoguerra

3472303761

Vuoi abbonarti a QUATTORRUOTINE

Chiama **800.00.11.99**
uf.abbonamenti@edidomus.it

Dal 1961 la più autorevole guida al collezionismo



30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA FINITURA ED IL RIPRISTINO A NUOVO DI QUALSIASI COMPONENTE METALLICO

sgm

PALLINATURA A VETRO, SABBIAIATURA, SALDATURE SPECIALI, LAVORAZIONI MECCANICHE E VERNICIATURE

sgm s.r.l. Via Ponte Giulio, 68 33085 Maniago (PN)
 Tel. 0427701618 - Fax 0427701935
 ufficiotecnico@sgmverniciature.it

Auto d'epoca
Cacciani

Restauri da batter le mani

RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA PERFEZIONE

CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153
 www.restauroautodepoca.it

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

IMMATRICOLAZIONI AUTO INGLESI E AMERICANE (d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
 Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
 Tel.: (+39) 035/23.30.77
 Fax: (+39) 035/24.04.41
 www.acs-bergamo.it
 e-mail: agenziaacs@yahoo.it

MAGICAR
 Atelier CITROËN classiche

Via Forlanini 3 ang. C.so Turati 63
 10134 Torino
 Tel. 011 3017729 - Fax 011 3189918
 E-mail: magicar.rac@citroen.it

AUTORICAMBI SASSI
 Web: http://www.autoricambiassisi.com
 E-mail: sassi@autoricambiassisi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
 VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA;
 LAMIERATI, PARALURTI, SCRITTE,
 COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
 FARIL, FANALINI, SPECCHII,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
 Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

Vuoi fare pubblicità su RUOTECLASSICHE

Chiama lo **02.82472.560**
pubblicita@edidomus.it

Ruoteclasse al tuo servizio

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

ACQUISTIAMO

Ferrari
Porsche
Lamborghini

cell. 346 6699140

500 RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it

INFOLINE: 089 9950594 - 327 0374034
VIA S. FRANCESCO, 13 - 84081 PORTECAGNANO (SA)

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimen-
to 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 - CAROTTE PEDANE ecc.
SILMANI SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

2CV PALACE srl

Via Regina Margherita, 123
20050 MACCHERO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax (039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le uti tarate anni '60-70-80"

Orologi di alta precisione
con contagiri delle auto
leggendarie VW Beetle



138,-€

Realizzati con l'eccellente tecnologia dell'
orologeria svizzera. Altri orologi della serie, su:
www.bavarian-crono.de
Bavarian Crono

DKS AUTOMOTIVE 

www.dksautomotive.com

Ricambi e accessori
Citroën 2 CV e Renault 4

Tel. 0577.909002 - Fax. 0577.909919

AUTOFFICINA 

GUARALDI & MARMINI

Via Diana, 12 p.m.i. 44124 - Ferrara
Cod.F. e Piva 01706070388
autofficinaguardiemarmini@gmail.it
Tel. 0532.730615 Cel. 393.5057697

Vitoli Matteo & Figlio
AUTOCARROZZERIA

SPECIALISTA IN:

- VERNICIATURA A FORNO
- TINTOMETRO E BANCO DIMA
- RESTAURI AUTO E FOTO STORICHE

Maggiolini e DS

Via Bovisasca 97 - telefono 02 39310972 - 20157 milano
www.carrozzeriavitoli.com info@carrozzeriaavitoli.com

Elettrauto Franco s.r.l.

CONSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail.nicolini@sermetro.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

AUTOFFICINA FERRARI
di Ferrari Paolo Andrea

B.P. 1.00 - Via Molta Visconti, 44bis
27022 CASORATE PRIMO (PV)

Tel. e Fax 02/90000016 - Cell. 338/6847887

OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN
RAFFREDDATI AD ARIA

Riparazioni - Restauri - Consulenze - Vista magazzino -
Ricambi nuovi ed usati - SCONTI A SOCI CLUB

www.centromaggiolino.it

Vieffe LUBRIFICANTI SRL

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER
L'ITALIA DI CASTROL CLASSIC OILS

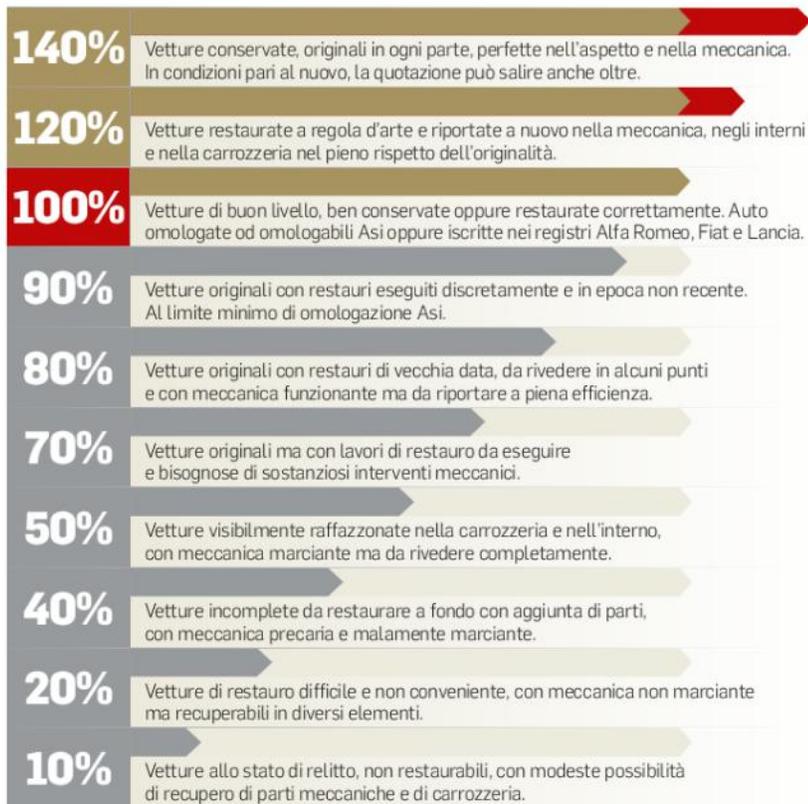
OLIO MINERALE PER MOTORI D'EPOCA dal 1899

Sia su strada che sui circuiti, i lubrificanti
Castrol sono la scelta vincente.



VIEFFE lubrificanti s.r.l. | Tel/Fax 0547.671993 | info@vieffelubrificanti.it
Cesenatico (FC) | Cell. 334.9713568 | www.vieffelubrificanti.it

10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

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 si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle 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.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2002, 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 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

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, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e 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.

				valutazioni in crescita • valutazioni in discesa			
Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
ABARTH ITALIA				ACMA FRANCIA			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	27.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	35.000
595	594	1963-71	15.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	22.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	24.000
695	690	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	22.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	24.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	65.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	AC GRAN BRETAGNA			
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	30.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	28.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	45.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	16.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	35.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000
MONMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	55.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	COBRA 260	4261	1962-63	150.000
OT 1000	982	1964-68	9.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 427	6997	1964-68	350.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	80.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	15.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	16.000	SUPERBLOWER/CRS	3506-4942	1987-02	100.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	ACM ITALIA			
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000				
				ALFA ROMEO ITALIA			
				RL N/S	2916-2994	1922-25	170.000
				RL TURISMO	2994	1926-27	120.000
				6C1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000
				6C1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250.000
				6C1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250.000
				6C1750 SPORT	1752	1929-33	190.000
				6C1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000
				6C1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000
				6C1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.000
				6C1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000
				8C2300	2336	1932-34	1.500.000
				8C2300 TURISMO/B LUINGO	2309	1934-39	120.000
				8C2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000
				8C2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000
				8C2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000
				8C2900A	2905	1936	1.500.000
				8C2900B	2905	1937-39	2.500.000
				8C2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	40.000
				8C2500 SPORT	2443	1939-45	60.000
				8C2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	80.000
				8C2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000
				8C2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE	2443	1946-50	45.000
				8C2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	90.000
				8C2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	150.000
				6C2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000
				1900	1884	1950-54	18.000
				1900 TI	1884	1952-54	20.000
				1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
				1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
				1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
				1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000
				1900 SPRINT I SERIE	1884	1953-54	55.000
				1900 SS	1975	1954-55	65.000
				1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
				AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000
				DAUPHINE	845	1960-64	3.500
				GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
				GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000
				GULJETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
				GULJETTA TI I SERIE	1290	1957-59	13.000
				GULJETTA TI II SERIE	1290	1959-61	12.000
				GULJETTA TI III SERIE	1290	1961-65	10.000
				GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000
				GULJETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000
				GULJETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000
				GULJETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
				GULJETTA S.V. I SERIE «CONFORT.»	1290	1958	32.000
				GULJETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
				1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000
				GULJETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000
				GULJETTA SZ	1290	1958-61	65.000
				GULJETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	110.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULETTA SPIDER I SERIE	1290	1965-68	34.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	186 3.0 V6 24V	2959	1998-02	2.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULETTA SPIDER II SERIE	1290	1968-61	32.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	6.000	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-02	2.000	16-SIX	1990	1939	20.000
GIULETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	30.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	5.500	147 GTA	3179	2002	11.000	20	2783	1939	25.000
GIULETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1966-68	40.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	6.000	ALLARD GRAN BRETAGNA							
GIULETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1968-61	38.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	15.000	J2 ROADSTER	3917	1946-51	45.000	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	36.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	5.000	ALPINA-BMW GERMANIA							
GIULIA 1800 SPRINT	1570	1962-64	23.000	GTV 2.0	1962	1983-87	5.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-02	6.000	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	6.500	B3 3.3 COUPÉ	3300	2000-02	7.500	18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	27.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	7.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-02	10.000	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.000	GIULETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	300.000	GIULETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	SAPPHIRE 294	2290	1955-58	22.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	9.000	GIULETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	SAPPHIRE 286	2309	1953-57	18.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1962-67	7.000	GIULETTA 2.0 TURBODIESEL	1965	1983-85	1.500	ALPINE RENAULT FRANCIA							
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	25.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	6.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	ARO ROMANIA			
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	5.000	ALFA 6 25 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	4.500	ALFA 6 25 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	A106 CABRIOLET	747	1968-69	15.000	SERIE 240	2495-3119	1972-93	1.500
GIULIA SUPER	1570	1965-72	7.000	ARNA L/S/TL	1186-1490	1984-86	1.000	A108 BERLINETTA	747	1961	15.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	5.000	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	A108 CABRIOLET	747	1968-69	15.000	ASA ITALIA			
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	4.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	1000 GT COUPÉ	1032	1962-67	65.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	7.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	3.500	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	4.000	33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	1.500	A108 BERLINETTA	845	1960-64	15.000	ROOSTA (TUTTI I MODELLI)	1789	1992	1.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.900	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	A108 COUPÉ	998	1960	15.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 1.3/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	A108 2+2	845	1961-64	13.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	A108 2+2	904	1961-63	13.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	A110 COUPÉ (51 CV)	956	1963-64	15.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	15.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	2 LITRE ROADSTER	1960	1936-40	65.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-93	1.000	A110 BERLINETTA (86 CV)	956	1963-64	19.000	2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-93	1.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	19.000	DB2 COUPÉ	2580	1953-53	80.000
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-93	750	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	16.000	DB2 CABRIOLET	2580	1953-53	100.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S. W.	1779	1990-93	750	A110 GT4	1108	1964-69	13.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPÉ	2580-2922	1953-59	85.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-93	1.000	A110 CABRIOLET SUPER	1255-1296	1967-71	30.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	120.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-93	1.000	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DB4 COUPÉ	3670	1958-63	150.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-93	1.500	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DB4 GT	3670	1959-61	250.000
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	30.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.000.000
2600 DE LUKE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERMANENT 4	1712	1991-93	2.000	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	25.000	DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	180.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERM. 4 S.W.	1712	1991-93	2.500	A110 1300 G	1255	1970-71	40.000	DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	230.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.7 IE. 1.6V Q.V.	1712	1990-93	2.000	A110 1600	1555	1968-73	38.000	DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	120.000
2600 SZ	2584	1965-68	65.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-93	1.500	A110 1600 S	1555	1970-73	50.000	DB6 MK2 COUPÉ	3995	1969-70	130.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	30.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/L/91.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	45.000	DB6 VOLANTE	3995	1965-70	170.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 1600 SK	1647	1976-77	40.000	DBS	3995	1967-71	30.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 1600 SX	1647	1976-77	40.000	DBS VANTAGE	3995	1968-71	35.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500	A 310 1600	1647	1971-76	10.000	DBS V8	5340	1971-73	35.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	6.000	A 310 V6	2664	1976-84	12.000	V8	5340	1973-82	35.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	V6 GT	2849	1985-90	7.000	V8	5340	1983-89	40.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	V6 TURBO	2458	1985-91	9.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	55.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	A 610 TURBO	2975	1991-95	11.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1983-90	60.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	ALVIS GRAN BRETAGNA							
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	A BERLINA	2993	1950-54	25.000	V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	90.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	TA DROP HEAD	2993	1950-54	35.000	V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	100.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	TB DROP HEAD	2993	1951-52	35.000	VIRAGE	5340	1988-93	36.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	TC BERLINA	2993	1954-58	30.000	VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	45.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	TC DROP HEAD	2993	1954-56	40.000	VOLANTE 2+2	5340	1991-99	45.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	TD BERLINA	2993	1958-63	30.000	VOLANTE CONVERTIBILE	5340	1997-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-93	1.000	TD DROP HEAD	2993	1958-63	40.000	VANTAGE	5340	1993-00	40.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6	2959	1987-93	1.500	TE BERLINA	2993	1963-65	30.000	VANTAGE 600	5340	1998-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1980-93	7.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-93	2.500	TE DROP HEAD	2993	1963-65	40.000	VANTAGE LE MANS	5341	1	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
80/80 Q/90 III S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	AUSTIN GRAN BRETAGNA				METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	20	3601	1921-31	13.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	20 II (SERIE)	3400	1922-38	12.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
80 D/10V SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 20 DL/DLS	1994	1988-91	1.000	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	12/4	1255	1932-36	8.500	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	15.9	1711	1935-37	8.500	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	TURBO R/S/RT	6750	1985-98	30.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	2.000	14	1711	1937-39	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA							
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BNI	2660	1953-55	30.000	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
100 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1955	30.000	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 S BN2	2660	1954-55	60.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1988-90	1.500	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100 M BN2	2660	1956	50.000	CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
100 D/TD/II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	16	2249	1932-36	10.000	100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	16 II (SERIE)	2199	1945-49	8.000	3000 BN7/B77	2912	1959-61	35.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1998-02	28.000
100 AVANT/TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1988-90	2.000	18	2050	1938-39	10.000	3000 MK II BN7/B77	2912	1961-63	40.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
100 AVANT Q/TD/II	1986-2461	1983-91	1.000	28	4016	1938-40	15.000	3000 MK II BN7/B77/BJ7	2912	1963-68	45.000	ARNAGE R	6750	2002	30.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-93	1.000	EIGHT TOURER	900	1938-47	8.000	3000 MK III B/J8	2912	1963-68	45.000	ARNAGE T	6750	2002	35.000
100 2.5 TD/IV SERIE	2461	1991-93	1.000	EIGHT BERLINA	900	1938-47	7.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1968-61	15.000	BERTONE ITALIA			
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-93	1.500	TEN	1125	1938-47	7.000	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	FREECIMBER/FREECIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
100 AVANT TD II S.	2461	1991-93	1.000	A40 DORSET	1199	1947	5.000	SPRITE MK III	1098	1966-67	9.000	BIANCHI ITALIA			
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	F 91/4	896-980	1954-62	5.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	5.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	1000/1000 S	980	1959-63	4.000	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1959-63	4.000	BIZZARRINI ITALIA			
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1959-63	5.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
QUATTRO	2144	1980-86	15.000	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1959-65	6.000	BMW GERMANIA			
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	17.000	A85	2639	1956-59	5.000	AUTOBIANCHI ITALIA							
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A89	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	9.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	A105	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
COUPE 2.0 E	1984	1989-93	1.500	A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	4.500	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	85.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	4.500	328 ROADSTER	1971	1937-39	250.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-93	2.000	CHAMP	2838	1952-57	9.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-90	2.500	A30	803	1951-56	4.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	501B	2077	1955-58	17.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1981-93	1.000	A35	948	1956-62	4.500	GIARDINIERA	499	1966-77	2.500	501B	2580	1955-62	18.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1981-93	1.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	STELLINA	767-792	1963-68	8.000	502 2.6 LITRI	2580	1954-61	18.000
80 2.8 V6 QUATTRO V SERIE	2771	1981-94	1.500	A35 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	502 3.2 LITRI	3168	1955-61	19.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1983-94	2.500	A35 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	503 COUPE	3168	1956-59	50.000
S2 AVANT	2226	1982-94	3.000	A80 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000
RS2 AVANT	2226	1983-96	9.000	A80 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500	507 ROADSTER	3168	1956-60	300.000
CABRIO 1.8/2.0/2.3/2.0V/2.8 V6 1.781-2771	1981-90	4.000	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	A111	1438	1969-72	2.000	2800	2580	1961-62	14.000	
COUPE 2.8 V6 QUATTRO	2771	1982-95	2.000	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	A112	903	1969-71	3.000	2800 L	2580	1961-62	15.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1980-94	1.000	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
100 2.8 V6 QUATTRO AVANT	2771	1981-94	1.500	A40	948-1098	1958-68	3.500	A112 JUNIOR	903	1983-86	1.500	3200 CS	3168	1962-65	17.000
100 2.2 TURBO 20V Q. SA/AVANT S4	2226	1981-94	1.500	A125 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	A112 ELEGANT	965	1971-82	2.000	250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1983-94	2.500	A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	A112 ELITE	965	1979-85	1.500	600	582	1957-59	7.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	A112 LX	965	1983-85	1.500	700 BERLINA	697	1980-61	4.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	A112 ALX (58 CV)	982	1971-76	6.500	700 LS BERLINA	697	1982-85	3.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	GPSPY	2199	1958-67	7.000	A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500	700 COUPE	697	1959-64	5.000
A4 CABRIOLET 2.4/3.0	2393-2976	2002	4.000	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000	700 LS COUPE	697	1964-65	4.000
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	700 COUPE SPORT	697	1980-84	7.000
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4.500	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	MINI COOPER	997	1961-63	10.000	Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	1.500	1500	1499	1961-64	3.000
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	MINI COOPER	998	1964-68	9.000	Y10 FIRE 1.6/LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-93	1.000	1800	1606	1964-66	3.000
A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	13.000	Y10 1.3 LE/GT LE	1297-1301	1987-93	2.000	1800	1773	1963-68	3.500
A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	16.000	BANTAM STATI UNITI							
A6 2.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	MINI COOPER S	970	1964-65	14.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000	2000	1990	1986-72	3.500
A6 4.2 V8	4172	1998-02	3.000	MINI MOKE	848	1964-68	7.000	BENTLEY GRAN BRETAGNA							
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	2.500	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	5.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	19					

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
3.0 CSL	2886-3003	1971-73	17.000	735i (E23)	3430	1982-86	2.500
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	35.000	745i (E23)	3210-3430	1979-82	3.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	745i (E23)	3430-3453	1982-86	3.000
315/316/318i (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	730i/735i (E32)	2886-3430	1986-92	3.000
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	735iL (E32)	3430	1986-92	3.500
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730i/730i V8/740i V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	750i/L (HL E32)	4988	1986-94	5.000
323i (E21)	2316	1977-82	4.500	730i V8/740i V8 (E38)	2987-3982	1994-95	3.000
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	728i (E38)	2793	1999-01	2.500
316/318i/320i (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730i/735i/740i V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500
323i (E30)	2316	1982-85	3.500	750i/L (E38)	5379	1994-01	4.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	M1	3430	1979-81	9.000
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	Z1	2494	1988-92	25.000
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	840 Ci/V8 32V (E31)	3982-4398	1993-00	9.000
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	850i/850 Ci V12 (E31)	4988-5379	1989-00	11.000
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	850 CSI V12 (E31)	5576	1982-96	16.000
318i/318i/320i (E30)	1986-1991	1987-91	1.000	Z3 1.8i/1.9i/2.0i/2.2	1796-2171	1985-02	8.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z3 2.5i/2.8i/3.0i 24V	2494-2979	1996-02	9.000
325i 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000
325i 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 2.8i/3.0i COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000
318i/320i TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	X5 3.0	2979	1999-02	5.500
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	X5 4.4	4388	1999-02	6.000
325iX 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	323i/325i/328i/330i 24V (E46)	2494-2793	1998-02	3.000
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	323i/325i/328i 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500
325i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	318i/318i COUPÉ (E46)	1885	1999-02	3.500
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	320i 24V COUPÉ (E46)	1991	1999-02	4.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	323i/325i/328i/330i 24V C.P.E. (E46)	2494-2793	1999-02	5.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-02	5.000
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	20.000	325i/330i CABRIOLET (E46)	2494-2979	2000-02	6.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-02	11.000
316i/318i (E36)	1586-1796	1990-93	1.000	M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-02	13.000
320i 24V (E36)	1991	1990-93	1.500	Z8 ROADSTER	4941	2000-02	75.000
323i/325i/328i 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500	735i (E65)	3600	2001-02	4.500
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	745i (E65)	4388	2001-02	5.500
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	9.000				
323i/328i 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500				
318i/318iS 16V COUPÉ (E36)	1586-1796	1992-99	4.000				
320i 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	4.000				
323i/325i/328i 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	4.500				
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	9.000				
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	10.000				
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000				
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500				
323i/325i/328i 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000				
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000				
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000				
323i 2i COMPACT (E36)	2494	1988-00	2.000				
518/520i (E12)	1766-1990	1977-81	1.500				
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000				
525/528 (E12)	2494-2798	1973-81	2.500				
528i (E12)	2788	1977-81	3.000				
535i (E12)	3430	1980-81	3.500				
518/518i/520i (E28)	1766-1991	1981-87	1.000				
525i/528i (E28)	2494-2788	1981-87	1.000				
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000				
535i (E28)	3430	1985-87	2.000				
M 535i (E28)	3430	1984-87	3.500				
M5 (E28)	3430	1987-88	5.000				
518i (E34)	1796	1990-93	1.000				
520i/520i 24V (E34)	1991	1988-93	1.000				
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-93	1.000				
525i (E34)	2494	1988-93	1.500				
525i 24V/525iX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500				
525i/525iX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000				
530i (E34)	2986	1988-93	2.000				
530i V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	3.000				
535i (E34)	3430	1988-93	2.500				
540i V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	3.000				
M5 (E34)	3535	1988-92	5.500				
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500				
520i/525i/525i/528i 24V (E39)	2171-2783	1995-02	3.000				
535i 32V (E39)	3498	1995-02	3.500				
540i 32V (E39)	4388	1995-02	4.000				
523i/528i/530i 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000				
535i 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500				
540i 32V TOURING (E39)	4388	1997-02	5.000				
628CS/633CS/633CSi (E24)	2788-3210	1976-82	4.000				
635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000				
635 CSI (E24)	3453	1982-89	6.000				
628 CSI/633CSi (E24)	2788-3210	1982-88	5.000				
M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	11.000				
728/728i/730i/732i/733i (E23)	2788-3210	1977-82	2.000				
728i/732i (E23)	2788-3210	1982-86	2.000				
735i (E23)	3430	1979-82	2.500				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
TYPE 22	1453	1919-26	170.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	120.000
TYPE 23	1453	1919-26	170.000	202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	200.000
TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	303 D	1089	1951-53	40.000
TYPE 30	1991	1922-26	150.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
TYPE 35	1991	1924-31	500.000				
TYPE 35A	1991	1924-31	500.000				
TYPE 35T	2261	1926-30	700.000				
TYPE 35TC/B	2261	1927-31	700.000				
TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000				
TYPE 37	1496	1925-30	400.000				
TYPE 38	1991	1926-27	200.000				
TYPE 38A	1991	1927	250.000				
TYPE 40	1496	1926-30	200.000				
TYPE 40A	1628	1930	250.000				
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	5.000.000				
TYPE43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000				
TYPE 44	2992	1927-30	150.000				
TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000				
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	300.000				
TYPE 49	3257	1930-34	120.000				
TYPE 50	4972	1930-34	400.000				
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000				
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	250.000				
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000				
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000				
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000				
TYPE 57C	3257	1937-39	400.000				
TYPE 57S	3257	1936-38	450.000				
TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000				
TYPE 64	4432	1940	1.000.000				
TYPE 68	369	1942	100.000				
TYPE 73A	1488	1947	150.000				
TYPE 101/101C	3257	1951-52	200.000				
EB 110/110S	3500	1992-96	180.000				

CATERHAM GRAN BRETAGNA

Z1 1.8i/2.0i 16V	1588-1998	1995-01	18.000
SUPER SEVEN	1588-1998	1986-02	20.000

CEIRANO ITALIA

150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000

CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
BLAZER/GMC JIMMY II (S)	4093-5733	1974-86	4.000
BLAZER/GMC JIMMY DIESEL (I.S.)	6217	1982-86	3.000
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	5.000
BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
BLAZER (S-10) (GMC JIMMY II SERIE)	2198-4300	1994-02	5.000
TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000
TAHOE/GMC YUKON II (S)	4806-5967	1999-02	7.000
TRAILBLAZER	4157	2000-02	4.000
CORVETTE COUPÉ (CS)	5666	1996-02	10.000
CORVETTE CONVERTIBLE (CS)	5666	1996-02	14.000

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I.S.)	2972-3778	1988-95	2.000
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I.S.)	2500	1993	1.000
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.)	3778	1988-95	1.500
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I.S.)	2500	1993	1.000
VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (I.S.)	2972-3778	1995-01	3.000
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.)	3778	1995-01	2.500
VISION	3801-3526	1992-95	1.000
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
SEBRING CONVERTIBLE	1996-2796	2001-02	4.000
PTC M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
PT CRUISER	1598-2429	1999-02	2.000
VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-02	3.500
GRAND VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-02	3.000

CISITALIA ITALIA

202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
202 CABRIOLET	1089	1947-52	120.000
202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	200.000
303 D	1089	1951-53	40.0

Modello	cm³	Anni	Euro
BK19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500
BK4 TC	2141	1985-86	30.000
BK19 4X4	1905	1988-92	1.000
BK19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000
BK19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
BK19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.500
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500
CX 2200 D/2500 D/BREAK	2175-2500	1975-86	1.500
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000
CX 20/22	1995-2165	1986-89	2.500
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500
CX 25 BREAK RQ/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000
XM 3.0 I V6 24V	2946-2975	1989-03	1.000
XM 3.0 I V6 BREAK	2975	1991-93	1.500
XM 2.0 I D INJECTION	1998	1989-93	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000
XM 2.0 I BREAK	1998	1991-93	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000
ZK 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993	1.000
XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993	1.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000
XSARA COUPE 2.0 16V	1998	1998-02	1.000

CIZETA ITALIA

VIBT	5995	1993	200.000
------	------	------	---------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1998	1990-93	500
--------	------	---------	-----

DAF OLANDA

800/750 DAFDFFD	500-746	1998-98	3.500
33	746	1998-70	2.500
44	844	1996-70	1.500
55	1108	1967-70	1.500
55 COUPE	1108	1968-70	2.000

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	3.500
TAFT F20	1587	1976-84	3.000
ROCKY/D/TD	1998-2785	1984-00	2.000
FEROZA	1590	1988-99	2.000
CHARADE 1.0 TURBO GT I	993	1992-93	1.000
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000
MAJESTIC	3794	1958-59	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	2548	1959-64	28.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000

SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000
SOVEREIGN 3.44 2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	16.000
SOVEREIGN 3.44 2 III SERIE	3442-4235	1979-86	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000
3.8-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
SIX 4.0-6 24V	3990	1994-97	7.000
V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1800	1595	1966-70	6.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000
240 Z	2393	1969-75	13.000

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	10.000
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.000
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	13.000
850 LE MANS	851	1961-62	9.000

DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1961-63	26.000
-------	------	---------	--------

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35.000
MANGUSTA	4728	1966-70	45.000
PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	35.000
PANTERA L	5763	1981-88	37.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	38.000
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000
DEALVILLE	5763	1971-80	10.000
DEALVILLE	5763	1981-88	12.000
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	13.000
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	18.000
GIARA	3982-4601	1996-04	27.000
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	23.000

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000
DD	3003	1918-24	35.000
DE/D/DIS II CV	2116-2120	1922-28	35.000
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	55.000
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000
DR	2170	1927-30	35.000
D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000
D6-11/D6-11S	2070	1932-34	40.000
D6-65	2618	1934-35	50.000
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	55.000
D6-70	2729	1936-37	55.000
D6-75	2800-2984	1938-40	80.000
D8/DBS	4060	1929-33	80.000
D8-15/D8-15S	2692	1933-39	65.000
D8-85/D8-105	3570	1934-35	85.000
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	100.000
D4	1480	1933-34	30.000
D1-12	2151	1935-38	35.000
D1-50	2370	1938-39	40.000
3 L	2984	1946-54	50.000
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	60.000

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	50.000
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
TYPE 87	1843	1921-26	30.000
TYPE 92	2513	1924-28	35.000
TYPE 94	2940	1923-26	35.000
TYPE 97	1847	1923-26	30.000
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000
TYPE 109	1496	1929-31	15.000

Modello	cm³	Anni	Euro
TYPE 110	2178	1930-31	25.000
TYPE 112	2872	1927-29	35.000
TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000
TYPE 124	2102	1931-34	25.000
TYPE 126	2880	1931-34	35.000
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	70.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	150.000
TYPE 135 M/M/M/COMPETITION	3557	1938-52	80.000
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	35.000
TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000
TYPE 148/148 L	3557	1936-33	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/165	4496	1937-38	350.000
TYPE 188	3557	1938-39	40.000
TYPE 175	4455	1947-50	100.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	70.000
TYPE 235	3557	1951-54	100.000
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000

DELTA FILIPPINE

MNI CRUISER	1587-1951	1974-85	1.500
-------------	-----------	---------	-------

DIATTO ITALIA

20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
20A BERLINA	1996	1924-27	35.000

DINO ITALIA

206 GT	1996	1967-69	100.000
246 GT	2418	1969-73	90.000
246 GTS	2418	1972-74	110.000
208 GT4	1991	1975-80	12.000
308 GT4	2926	1973-77	18.000

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 OIL)	684	1950-54	4.000
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1960-62	5.000
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500
SONDERKLASSE F 91 (3 OIL)	896	1953-55	4.000
SONDERKLASSE LUXUS-COUPE 4P	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	5.500
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
3-6 (F 93/F94)	996	1955-59	4.500
3-6 LUXUS-COUPE 4P	996	1955-59	5.500
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
3-6 UNIVERSAL			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
509/509 A	990	1925-29	20.000	1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 SP	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1929	1990-93	1.000
509 S	990	1925-29	25.000	1100 D	1221	1962-66	3.500	XI/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	XI/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000
521/521 C	2516	1928-31	35.000	1100 R	1089	1966-69	2.500	XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 1.6/CHT/1.6	1585-1995	1985-93	1.000
525/525 N/525 S	3739	1928-31	40.000	1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	130 BERLINA 2800	2866	1969-71	4.000	CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	1.000
525 SS	3739	1929-31	80.000	1200 GRANLUCE	1221	1967-60	5.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500
514/514 L	1438	1929-32	18.000	1200 TRASFORMABILE	1221	1967-60	12.000	130 COUPE	3235	1971-77	6.000	CROMA D	2499	1986-90	1.000
514 S/514 MM	1438	1929-32	25.000	1200 CABRIOLET	1221	1969-63	10.000	126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	1.500	CROMA TURBO D	2499	1986-93	1.000
515	1438	1931-34	18.000	600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	8.500	126/BIS/UP	652-704	1983-93	1.000	CROMA 1.9 TD-ID	1929	1989-93	1.000
522 C/522 L	2516	1931-33	33.000	600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	9.000	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000	PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	2.500
522 S	2516	1932-33	36.000	600 D	767	1960-69	4.000	127 (II SERIE)	903/1049	1977-81	1.000	PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	2.000
524 C/524 L	2516	1931-34	33.000	600 D	767	1960-69	4.000	127 (III SERIE/UNIFICATA)	903/1049	1981-86	1.000	ELBA	1297-1580	1986-90	500
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 MULTIPLA	633	1956-60	12.000	127 III SERIE DIESEL	1301	1981-83	1.000	COUPE 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	23.000	600 D MULTIPLA	767	1960-67	10.000	127 PANORAMA	1049	1980-86	1.000	COUPE 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	26.000	NUOVA 500	479	1957	10.000	127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	750	BARCETTA 16V	1747	1995-02	5.000
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	9.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500	BRAVO HGT 20 20V	1996	1995-01	1.500
508 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	15.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	9.500	127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	3.000	CINQUECENTO	704-903	1991-93	1.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	17.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	8.000	147 DIESEL	1301	1983-86	500	STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-02	2.500
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	20.000	NUOVA 500 SPORT	499	1959-60	12.000	131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	1.500	STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-02	2.000
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	22.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	11.000	131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	1.500				
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	30.000	500 D	499	1960-65	8.000	131 SUPERMIRAFIOR BERLINA	1301-1995	1978-83	1.000				
508 M	995	1933-37	13.000	500 F	499	1965-72	4.000	131 MIRAFIOR/SUPERM. D.	1995-2445	1978-83	1.000				
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	15.000	500 LUSSO	499	1968-72	3.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	1.000				
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	4.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000				
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 R	594	1972-75	3.000	131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	30.000				
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	1800/1800 B	1795	1959-68	4.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500				
508 S «BALLILA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	50.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	5.500	131 RACINGVOLUMETRICA	1995	1981	5.000				
508 S «BALLILA» (4M) (BERL. MM.)	995	1935-37	45.000	2100	2054	1960-61	4.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000				
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	5.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1582-1995	1972-81	1.500				
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	14.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	5.500	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000				
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	13.000	2300	2279	1961-63	5.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500				
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	12.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	6.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000				
500 A (BALESTRALUNGA)	569	1946-48	12.000	2300 LUSSO	2279	1963-68	6.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.500				
500 B	569	1948-49	11.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	5.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000				
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	7.000	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000				
500 C	569	1949-55	8.000	2300 COUPE	2279	1961-65	13.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000				
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	2300 COUPE S	2279	1961-69	15.000	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500				
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1300	1295	1961-66	3.500	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000				
508 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	11.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000				
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	13.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000				
508 C M.M.	1089	1938-39	50.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-93	1.000				
508 C 1100 MILITARE	1089	1938-45	12.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500				
1100 (A)/A1L	1089	1939-48	11.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500				
1100 B/L	1089	1948-49	10.000	1500 COUPE	1481	1964-65	10.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-93	1.000				
1100 E/L	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000				
1100 S	1089	1947-50	50.000	1600 S CABRIOLET	1598	1962-63	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-99	1.000				
1100 S	1089	1950-51	45.000	1600 S CABRIOLET	1598	1963-66	18.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000				
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S COUPE	1598	1963-66	15.000	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000				
1500 D	1493	1948-49	17.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO 80 D/DS	1698	1986-89	1.000				
1500 E	1493	1949-50	17.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO TURBO D/DS	1367	1986-89	1.000				
1400	1395	1960-54	10.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	2.500				
1400 CABRIOLET	1395	1960-54	20.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000				
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 COUPE	843	1965-68	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-93	1.000				
1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPORT COUPE	903	1968-71	4.000	UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000				
1400 B	1395	1956-58	9.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	UNO 1.7/L9 D/DS I SERIE	1698-1929	1989-93	1.000				
1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	6.000	UNO TURBO D I SERIE	1367	1989-93	1.000				
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.000				
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 (II/III SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000				
1900 A	1901	1954-56	8.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000				
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000				
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABRIOLET (I S.)	1498	1982-83	1.500				
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500				
AR 51	1901	1961-55	9.000	124 SPORT COUPE	1438	1966-69	4.500	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000				
AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPE	1608	1969-72	4.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500				
AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000				
CAMPAGNOLA	1901	1961-55	9.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000				
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756										

Modello	cm ³	Anni	Euro
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1981-83	1.500
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.000
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	2.000
ORION (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000
ORION (II) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000
ORION II SERIE D	1753	1990-93	1.000
CAPRI (VII SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-79	3.500
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	2.500
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	2.000
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	15.000
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	6.000
CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000
FIESTA (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1978-88	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500
FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-93	1.000
FIESTA III SERIE D	1753	1989-93	1.000
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA QTD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA XRW	2792	1982-85	1.500
SIERRA XRW 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000
RS 200	1803	1985-86	50.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-93	1.000
SCORPIO TD SW	2498	1991-93	1.000
SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.500
SCORPIO 2.9i 24V 4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500
MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V ST-200	2544	1994-99	1.000
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW ST-200	2544	1994-99	1.000
GALAXY 2.8 VR6 (I) SERIE	2792	1995-02	2.500
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-02	1.500
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-02	1.500
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002	2.500

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000
POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000
CONSUL/CAPRI 315	1498	1961-64	3.500
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	4.000
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	5.000
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000
ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000
ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	15.000
MUTT M 151/A1/A2	2319	1939-48	10.000
BRONCO	2781-4946	1966-75	5.000
BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000
BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	3.000
EXPLORER	3958	1990-94	4.000
EXPLORER	3958-4942	1995-02	5.000

GAZ RUSSIA

69 M/AM	2430	1953-73	3.500
---------	------	---------	-------

GIANNINI ITALIA

790 TV	797	1962-64	10.000
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000
500 GT	586	1963-65	10.000
500 TV/TV S	498	1963-65	12.000
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000
590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	4.500
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000
850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	10.000
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-980	1968-71	13.000
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000
124 (TUTTI I MODELLI)	1116-1590	1970-80	4.000
X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000
132 2000	1936	1972-78	3.500
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	2.500
RD100 (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500
RT100 TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000
UNO TURBO	903	1984-85	3.000

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	15.000
G3	997	1961	15.000
G4	997	1960-69	15.000
G15	875-998	1967-74	10.000
G21	1599-2954	1970-79	12.000
G32	1597	1982-88	8.000
G32	1597	1988-91	10.000
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000
G34/G27	1986-4988	1979-85	15.000
G33	3947	1990-91	15.000
G40	1986	1995-00	18.000
G27 (II SERIE)	1988-3950	2002	20.000

GLAS GERMANIA

GOGGOMBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500
GOGGOMBIL TS 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000
GOGGOMBIL T 400	395	1957-67	5.000
GOGGOMBIL TS 400 COUPE	395	1957-67	5.500
ISAR T800/T700	594-688	1958-65	4.000
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500
1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000
BMW 1600 GT	1573	1967-68	7.000
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000
BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	6.000

GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000
--------	-----------	---------	-------

HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	80.000
-------------	------	---------	--------

HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	12.000
SPEED MODEL	1172	1920	10.000
SPORTING	1496	1921	10.000
14	1953	1926-28	12.000
14	1943	1938-40	9.000
MINX	1185	1932-34	6.000

MINX	1185	1935-39	7.000
MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500
MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
MINX CONVERTIBLE	1184-1390	1948-56	6.000
MINX SERIES (I/II/III) (TUTTI I M.)	1390-1592	1966-63	4.500
MINX SERIES (I/II/III) CONVERT.	1390-1592	1966-63	7.000
MINX SERIES V (I/II) (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
SUPER MINX SER. (I/II/III) (V)	1592-1725	1961-66	4.000
SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
HUSKY	1265	1954-57	3.500
HUSKY SERIES (I/II/III)	1390	1958-65	3.500
IMP	875	1963-76	3.000
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
IMP RALLY	998	1965-68	5.500
NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
VORTIC	2618	1929-32	14.000
WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
2070	2810	1934-35	13.000
16	2576	1935	12.000
HAWK	318L	1936-37	13.000
80	318L	1936	13.000

HISPANO SUIZA SPAGNA

T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
H68 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
T48	2498	1926-31	40.000
T49	3746	1924-36	55.000
T64	458L	1929-33	80.000
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3604	1932-43	35.000
K6 (T70)	518L	1934-37	300.000
J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000

HONDA GIAPPONE

S 800	606	1965-66	10.000
S 800	791	1966-70	12.000
N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
CIVIC CRX	1590	1984-91	3.500
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-93	1.000
CRX	1493-1595	1992-99	4.000
CTV/JAZZ	1238-1296	1986-93	1.000
PRELUDE 2.0/2.0-16 4WS	1958	1987-90	2.000
PRELUDE 2.0 16V/2.1 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
PRELUDE 2.0 16V/2.1 16V	1996-2259	1996-02	2.500
LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
LEGEND 3.2/3.5 V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	3.000
NSX	2977-3179	1990-02	15.000
CR-V	1973-1997	1995-02	3.000
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	3.500
HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-02	1.000
S 2000	1996	1999-02	8.000

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	12.000
864	2312	1938-50	8.000
13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000
20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000

HUMBER GRAN

Modello	cm³	Anni	Euro
4S (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR10	5369-5762	1967-74	20.000
LELE (300-355 CV)	5369	1969-72	24.000
LELE IR6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL 900-365 CV/IR	5369	1965-70	90.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	150.000
GRIFO IR6	5762	1971-74	120.000
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	180.000

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
TIPO 8	5888	1919-24	500.000
TIPO 9A	7370	1924-30	560.000
TIPO 9B	7370	1924-32	650.000
TIPO 9AS	7370	1930-33	600.000
TIPO 9A SS	7370	1928-32	700.000

ISUZU GIAPPONE

Modello	cm³	Anni	Euro
TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000

ITALA ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	33.000
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000

JAGUAR GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni	Euro
SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	95.000
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	130.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	250.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	80.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	55.000
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	120.000
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	70.000
XK 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000
XK 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	65.000
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	60.000
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	55.000
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	80.000
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	45.000
XK 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	45.000
XK 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000
XK 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000
C TYPE	3442	1951-53	700.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.000.000
XK SS	3781	1958-57	800.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	18.000
MK VII M	3442	1955-56	20.000
MK VIII	3442	1956-58	23.000
MK IX	3781	1959-61	26.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	15.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	18.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	60.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	70.000
E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	50.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	45.000
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	35.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	55.000
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000
E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	28.000
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	50.000
E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	30.000
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000

Modello	cm³	Anni	Euro
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12 7XJ12 I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4/4.2/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPE I SERIE	4235	1975-77	13.000
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	15.000
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000
XJ12 H.E. III SERIE	5345	1979-88	7.000
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	3.500
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	4.500
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	5.500
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	7.500
XJ6 3.2/4.0 SOVEREIGN	3229-3990	1994-97	5.000
XJ12 6.0	5993	1994-97	7.000
XJ-R	3980	1994-97	7.000
XJ6 3.2/4.0	3253-3996	1997-02	7.000
XJ-R SUPER CHARGED	3996	1997-02	6.000
XJ-R 100 SUPER CHARGED	3996	2001	7.000
XJ6 3.0/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000
XJ6 4.0	3980	1991-96	14.000
XJ6	5345	1975-81	13.000
XJ6 H.E.	5345	1981-87	14.000
XJ6 H.E.	5345	1988-93	14.000
XJ6 6.0 V12	5993	1993-96	16.000
XJ-R-S	5993	1990-93	18.000
XJ-SC	5345	1983-87	14.000
XJ6 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000
XJ 220	3498	1992-94	160.000
XK8 COUPE	3996	1996-02	12.000
XKR	3996	1998-02	14.000
XKR 100	3996	2001	16.000
XK8 CONVERTIBLE	3996	1996-02	16.000
XKR CONVERTIBLE	3996	1998-02	18.000
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000
S-TYPE 2.5/3.0 V8	2497-2967	1998-02	3.500
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4296	1998-02	4.500
S-TYPE 4.2 R	4296	2002	6.000
XJ-R-15	5993	1991	150.000
X TYPE 2.0 V6 24V	2099	2002	2.500
X TYPE V6 2.5 4X4	2495	2001-02	3.000
X TYPE V6 3.0 4X4	2968	2001-02	3.500

JEEP STATI UNITI

Modello	cm³	Anni	Euro
MB/GPW	2199	1941-45	15.000
GPA	2199	1942-43	12.000
M 38	2199	1950-52	10.000
M 38 A1	2199	1952-68	10.000
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	12.000
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000
CJ-5	2199	1955-65	7.000
CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000
CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000
CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	10.000
CJ-6	2199	1955-65	5.000
CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000
CJ-6	2199-4981	1971-79	5.000
CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000
CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000
CJ-7	1995-4981	1980-86	7.000
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	12.000
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	11.000
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	7.000
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	8.000
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	9.000
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	10.000
WRANGLER (TJ)	2464-3964	1996-02	10.000
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	10.000
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	8.000
WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000
WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	5.000
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	6.000
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000
WAGONEER	2466-3956	1984-92	4.000
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	4.000
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000

Modello	cm³	Anni	Euro
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-02	5.000
GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-02	4.000
CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-02	4.500
CHEROKEE TD (II SERIE)	2499	2001-02	3.500

JENSEN GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni	Euro
PW	3860-4274	1946-52	23.000
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	26.000
541/541 R/541 S	3993-5254	1953-63	31.000
C/V8	5916-6276	1962-66	31.000
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	33.000
FF (II/III) SERIE	6276-7212	1967-72	36.000
INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	40.000
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	36.000
INTERCEPTOR S4	5988	1987-91	38.000
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	15.000
GT	1973	1975-76	12.000
S-V8	4601	1998-02	20.000
C/V8 COUPE	4601	2000-02	20.000

JOWETT GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni	Euro
7/17	907	1921-36	7.000
8	946	1937	8.000
10	1166	1936-39	8.000
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
JURTER 1/1A	1486	1950-54	13.000

KIA COREA DEL SUD

Modello	cm³	Anni	Euro
PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-93	500
SEPIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993	500
SPORTAGE (TUTTI I MODELLI)	1998	1993	1.000

LADA RUSSIA

Modello	cm³	Anni	Euro
NIVA	1568	1976-81	1.000
NIVA	1568-1905	1982-95	1.500
2107 BERLINA	1499	1992-93	500
21043/2105 SW	1499	1992-93	500
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-93	500

Modello	cm ³	Anni	Euro
FLAVA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500
FLAVA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000
FLAVA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000
FLAVA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000
2000 LE BERLINA	1991	1972-75	5.000
2000 COUPÉ	1991	1971-74	9.500
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	11.000
FULVA BERLINA	1091	1963-64	4.000
FULVA 2C	1091	1964-69	4.000
FULVA GT	1216	1967	4.500
FULVA GT	1231	1967-69	4.500
FULVA GTE	1298	1968-69	5.000
FULVA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	4.000
FULVA COUPÉ	1216	1965-67	9.000
FULVA COUPÉ	1231	1967-70	8.000
FULVA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000
FULVA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500
FULVA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000
FULVA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	18.000
FULVA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000
FULVA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000
FULVA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500
FULVA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	32.000
FULVA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	18.000
FULVA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	18.000
FULVA COUPÉ II SERIE	1298	1970-73	7.000
FULVA COUPÉ 3	1298	1973-76	6.000
FULVA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000
FULVA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000
BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500
BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1392-1756	1973-75	3.500
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 III S	1297-1995	1975-81	3.000
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 ILE. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1392-1756	1975	3.500
BETA HPE 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 ILE	1585-1995	1981-84	3.500
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 II S.	1585-1995	1974-82	7.000
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	9.000
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	10.000
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000
BETA TREVI 2.0/2.0 ILE	1995	1980-84	1.000
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500
STRATOS HF	2418	1973-78	110.000
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-82	2.000
DELTA GT 1600/GT ILE	1585	1982-83	2.000
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	3.500
DELTA HF TURBO ILE	1585	1986-83	4.500
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	22.000
DELTA S4	1759	1985-87	60.000
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	3.000
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	1.000
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500
GAMMA 2500/2500 ILE II SERIE	2484	1980-84	4.000
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.000
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	5.500
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000
GAMMA 2500 ILE. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	6.500
037 RALLY	1995	1982-84	80.000
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.000
THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000
THEMA 2.0 ILE. TURBO	1995	1984-88	1.500
THEMA V6	2849	1984-88	1.500
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500
THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000
THEMA 2.0 ILE. TURBO SW	1995	1986-88	1.000
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000
THEMA I.E./I.E. 16V I SERIE	1995	1988-92	1.000
THEMA 2.0 ILE. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.500
THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000
THEMA I.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000
THEMA 2.0 ILE. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.000
THEMA 2.0 ILE. 16V II SERIE	1995	1982-93	1.000
THEMA 2.0 ILE. 16V TURBO III SERIE	1995	1982-94	1.500
THEMA 3.0 V6 II SERIE	2959	1982-94	2.000
THEMA 2.0 ILE. 16V SW III SERIE	1995	1982-93	1.000
THEMA 2.0 ILE. 16V TURBO SW III S.	1995	1982-94	1.500
THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1982-94	2.000
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-93	1.000
DEDRA TURBO DS	1929	1989-93	1.000
DEDRA 2.0 ILE. TURBO HF	1995	1992-94	1.500
DEDRA 2.0 ILE. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.000
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	1.000
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	1.000
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.500
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.500
DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	2.000
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-02	2.500
THESIS 2.4 20V	2446	2001-02	2.000
THESIS 3.0 V6	2959	2001-02	3.000
DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993	1.000
DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993	1.500
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993	2.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
ARABELLA	897	1969-63	4.000
LOTUS GRAN BRETAGNA			
SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1967-62	25.000
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	20.000
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	20.000
SEVEN	1599	1971-75	22.000
ELITE	1216	1957-64	35.000
ELAN COUPÉ	1558	1962-75	25.000
ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000
ELAN +2130S COUPÉ	1558	1971-74	22.000
EUROPA	1563	1971-75	18.000
ESPRIT	1973-2174	1975-90	12.000
ESPRIT TURBO S4/S4S/SE	2174	1980-96	18.000
ESPRIT TURBO INTERCOOLER SE	1973	1991-93	20.000
ESPRIT 2.0 TURBO/GT3	1973-1994	1996-01	20.000
ESPRIT V8 TWIN TURBO	3506	1996-02	25.000
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	10.000
ELITE	1973-2174	1976-83	10.000
ELAN 1.6I	1588	1989-92	10.000
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-02	18.000
ELISE III/III S	1795	2002	18.000
EXIGE	1795	2001-02	18.000
MATRA FRANCIA			
DJET 5	1108	1965-69	8.000
DJET 6	1255	1966-68	9.000
M 530/LX/SX	1699	1967-73	7.500
BAGHERA	1294	1973-80	5.000
BAGHERA S	1294-1442	1975-80	5.500
BAGHERA X	1442	1978-80	6.500
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	2.500
MURENA 1600	1592	1980-84	3.500
MURENA 2200	2155	1980-84	4.500
MAYBACH GERMANIA			
57	5513	2002	80.000
62	5513	2002	100.000
MAZDA GIAPPONE			
RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	3.000
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	9.000
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587-2184	1987-92	1.000
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	2.000
MX-5 (MIATA)	1587-1839	1990-97	5.000
MX-5 (MIATA) II SERIE	1587-1991	1997-02	6.000
121	1324-1498	1990-93	1.000
MX-3	1598-1845	1991-93	1.500
RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002	12.000
XEDOS 6	1995	1993	1.000
MERCEDES GERMANIA			
5 TORPEDO	6789	1926-30	550.000
SS TORPEDO	7065	1928-34	700.000
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.200.000
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	1.500.000
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000
MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	45.000
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	350.000
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000
170V BERLINA	1697	1936-44	23.000
290 LIMOUSINE	2967	1933-37	35.000
230 BERLINA	2229	1937-41	20.000
500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.200.000
540K CABRIOLET	5401	1936-39	1.500.000
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000
170 V	1697	1947-53	20.000
170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000
170 S/SV	1767	1949-55	18.000
170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000
180	1767-1897	1953-62	7.000
180 D/180 D	1767-1897	1953-61	6.000
180	1897	1955-61	7.000
190 C	1897	1961-65	6.000
190 D/200 D	1998	1961-68	4.500
200	1998	1965-68	5.000
220	2195	1951-55	13.000
220	2195	1959-65	9.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
219	2195	1956-59	10.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	16.000	Modello	cm ³	Anni	Euro
220 S	2195	1956-59	14.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000	E 320 (W211)	3199	2002	4.000
220 S	2195	1959-65	9.500	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	60 AMG (R129)	5956	1997-00	20.000	E 500 (W211)	4966	2002	7.000
220 S COUPE	2195	1956-59	35.000	300 D/D TURBO 4 Matic (W124)	2996-2998	1987-93	1.500	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000	E 55 K AMG (W211)	5439	2002	9.000
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000	300 E 4 Matic (W124)	2962	1987-95	2.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000	MG GRAN BRETAGNA			
220 SE	2195	1959-65	10.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-02	8.000	J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1992-33	30.000
220 SE COUPE	2195	1958-60	30.000	400 E (W124)	4196	1991-93	4.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-02	9.000	L1/L2 MAGNA	1017	1933-34	32.000
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	40.000	500 E (W124)	4973	1990-95	5.500	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000	NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000
300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	1.500	350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000	MIDGET PA/PB ROADSTER	867-939	1934-36	30.000
300 D	2996	1957-62	35.000	200 TD/230 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	500 GE V8	4973	1993-94	11.000	SA DROPEAD COUPE	2288-2322	1937-39	35.000
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	300 GE V8	3606	1995-97	11.000	VA DROPEAD COUPE	1548	1937-39	32.000
300 S/C COUPE	2996	1952-57	85.000	300 TE 4 Matic (W124)	2962	1987-95	3.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993	1.500	WA DROPEAD COUPE	2561	1938-39	40.000
300 S/C CABRIOLET	2996	1952-57	100.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 200 Q/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000	TA ROADSTER	1232	1938-39	32.000
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	30.000	300 TD (W124)	2966	1987-93	1.500	C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000	TB ROADSTER	1250	1938	32.000
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	250.000	300 TD TURBO 4 Matic (W124)	2998	1987-93	2.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500	TC	1250	1945-49	30.000
190 SL	1897	1955-63	50.000	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500	TD	1250	1949-53	28.000
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	60.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500	TD ARNOLD	1250	1951-53	28.000
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	75.000	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000	TF	1250	1953-54	28.000
600 LANDAULET	6330	1963-81	120.000	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000	TF 1500	1466	1954-55	30.000
230	2292	1965-68	6.000	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000	YA/YB	1250	1947-53	12.000
230 S	2292	1965-68	7.500	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C 240 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000	A	1489	1955-59	25.000
300 SE	2996	1961-65	10.000	200 CE/200 CE-16/E 220 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000	A COUPE	1489	1956-59	17.000
300 SEL	2996	1962-65	10.500	230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000	A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3299	1987-96	5.000	C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500	A TWIN CAM COUPE	1588	1958-60	25.000
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	300 CE-24 (W124)	2960	1989-94	5.000	E 320 (W 210)	3199	1995-97	2.500	A 1800 ROADSTER	1588	1959-61	27.000
280 SEL	2778	1968-72	8.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 420 (W 210)	4196	1995-97	3.500	A 1800 COUPE	1588	1959-61	17.000
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	4.000	A 1800 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	28.000
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000	E 280 V8/E 320 V8 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000	A 1800 MK2 COUPE	1622	1961-62	18.000
300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	350 SE/450 SE (W116)	3499-4500	1972-79	5.000	E 280/320 V6 4 Matic (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	B SPIDER	1798	1962-74	15.000
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4500	1973-79	5.500	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000	B SPIDER	1798	1974-80	12.000
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	13.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000	B GT COUPE	1798	1965-74	10.000
220 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15.000	300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	2.000	E 320 T (W 210)	3199	1996-97	3.000	B GT	1798	1974-80	8.000
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500	E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000	B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	8.000
300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	2.000	E 320 T 4 Matic (W210)	3199	1997-01	4.500	B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	12.000
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35.000	380 SE/SEL (W126)	3639	1979-82	2.000	E 420 T (W 210)	4196	1996-97	4.500	B GT V8	3528	1972-76	10.000
280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	28.000	380 SE/SEL (W126)	3639	1983-86	2.500	E 430 T V8 (W210)	4266	1997-01	5.000	C SPIDER	2912	1967-69	18.000
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000	CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	4.000	C GT COUPE	2912	1967-69	12.000
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000	MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-58	5.000
250 SL «PAGODA»	2496	1966-67	35.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000	MAGNETTE MKII/MKV	1489-1622	1958-68	4.500
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	280 SE (W126)	2599	1986-90	2.000	CLK 200/200K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000	MIDGET MKI	948-1098	1961-64	8.000
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	3.500	300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	2.500	CLK 320 V8 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000	MIDGET MKII	1098	1964-66	8.000
220-8/220 (W114)	2292-2496	1968-73	4.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000	CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	11.000	MIDGET MKIII	1275	1966-69	8.000
200 D/220 D (W115)	1998-2197	1968-76	2.000	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500	SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-02	6.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	580 SE (W126)	5547	1988-90	4.000	SLK 320 V6	3199	2000-02	8.000	MIDGET MKIV 1500	1489	1974-79	7.000
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	580 SE (W126)	5547	1988-88	3.500	SLK 32 AMG	3199	2001-02	10.000	1100	1098	1962-68	3.000
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	580 SEL (W126)	5547	1989-91	4.500	ML 230	2295	1997-01	4.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500
190 D/2 2.5/2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	1.500	ML 270 CDI	2698	2000-02	4.000	R/V8	3947	1992-95	15.000
190 E 2.316 (W201)	2299	1983-89	4.500	280/300/330 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	2.000	ML 320	3199	1997-02	5.000	F7 VWC	1588-1796	1995-01	5.000
190 E 2.516 (W201)	2498	1989-93	6.000	S 300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000	ML 400 CDI	2001	2001-02	5.000	TF	1588-1796	2000-02	6.000
190 E 2.516 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	20.000	300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	2.000	ML 430	4266	1997-01	6.000	ZR 105/160	1397-1796	2002	1.500
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	2.000	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000	ML 500	5439	2001-02	7.000	ZS 120/180	1796-2497	2002	2.000
200/220/230 (W115/250 (W114))	1988-2496	1973-76	3.000	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500	ML 55 AMG	5439	2000-02	10.000	Z1 190	2497	2002	3.500
280/280 E (W114)	2746	1972-76	4.500	600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	5.000	S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-02	3.000	ZT 1 190	2497	2002	4.000
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	380 SEC (W126)	3639	1981-86	6.000	S 430/500 (W220)	4266-4966	1998-02	4.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	420 SEC (W126)	4196	1986-92	6.500	S 600 (W220)	5786	1999-02	5.000	MINI GERMANIA			
280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	500 SEC (W126)	4973	1981-87	7.500	S 400 CDI (W220)	3996	2000-02	3.000	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-02	2.000
280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	500 SEC (W126)	4973	1988-92	7.500	S 55 K AMG (W220)	5439	2002	14.000	COOPER	1598	2001-02	3.000
200/230/230 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	1.000	580 SEC (W126)	5547	1985-87	8.000	CLK-GTR	6898	1998-00	300.000	COOPER S	1598	2002	4.000
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	2.000	580 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000	G 280 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	MITSUBISHI GIAPPONE			
280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	G 280 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	1.000	600 S COUPE/CL (W140)	5987	1992-98	5.000	G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	280 SL (R107)	2746	1974-75	17.000	G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500
300 D/300 CD (W123)	2988-3005	1976-85	1.500	280 SL (R107)	2746	1975-80	16.000	G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-02	10.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	3.000
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.500	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000	G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	199					

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
PAJERO SPORT II (SERIE)	2972-3497	1999-02	4.000	200/240 SX	1809-2388	1989-93	2.000
PAJERO SPORT TD II (SERIE)	2477-3200	1999-02	3.500	300 ZX	2960	1990-97	8.000
PAJERO TD III (SERIE)	2477-3200	1999-02	4.000	TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500
PAJERO V6 III (SERIE)	2972-3497	1999-02	5.000	TERRANO I	2389-2960	1992-02	3.000
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	TERRANO II TD	2664-2963	1992-02	3.000
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-93	1.000	PATHFINDER	3275-3498	1997-02	4.000
SPACE WAGON	1834-1997	1991-93	1.000	PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-93	1.000	MICRA	997-1275	1992-93	1.000
MORGAN GRAN BRETAGNA							
THREWEHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	20.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000
THREWEHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	20.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000
THREWEHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	22.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000
F-4F-2F-SUPER-THREWB. FORD EBBA	933-1172	1932-52	22.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000
44 (DAL 1946/44) (CUMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	28.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-93	1.000
44 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	23.000	PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000
44 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	23.000	PRIMERA D/TD	1973	1992-93	1.000
PLUS 4 «FLAT ROAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000	PRIMERA D/TD SW	1973	1992-93	1.000
44 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	25.000	FIGARO	988	1991-92	10.000
44 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000	PRAIRIE	1974	1989-93	1.000
44 1800 FIAT/FORD KENT-OW-EP	1584-1599	1969-93	28.000	SERENA	1597-1998	1993	1.000
44 1800 FORD	1796	1993-02	30.000	SERENA D/TD	1973	1993	1.000
PLUS 4 «COMLED» (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000	NSU GERMANIA			
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	35.000	SPORT COUPÉ	593-598	1959-67	8.000
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	35.000	SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	35.000	PRINZ VIII/III	583	1958-61	4.000
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	36.000	PRINZ 4K/L	598	1961-73	3.000
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	36.000	PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.500
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	36.000	TRYP 110/110 SC	1065-1177	1965-67	2.500
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-02	40.000	1000 TT	1065	1965-68	7.000
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	35.000	1000 TTS	996	1967-71	9.000
AERO 8	4398	2000-02	42.000	1200/1200 C	1177	1967-73	3.000
				1200 TT/TTS	1177	1968-72	7.500
				RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	7.000
MORRIS GRAN BRETAGNA							
MINOR BERLINA	847	1939-34	9.000	OM ITALIA			
EIGHT BERLINA	918	1935-48	8.000	469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000	665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	65.000
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	10.000	OPEL GERMANIA			
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
MINOR	918	1948-50	5.500	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
MINOR	918	1951-53	5.000	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	6.500	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	8.000	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
MINOR	803	1953-56	4.500	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	8.000	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
MINOR 1000	948-1098	1956-71	4.500	KAPITAEN	2596-2605	1959-63	4.000
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	6.500	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	8.000	OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	7.000
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
OXFORD P/FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
MINI MINOR	848	1964-67	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.500	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
MINI COOPER	997	1962-64	10.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	4.000
MINI COOPER	998	1964-67	9.000	1200	1196	1959-62	3.500
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	13.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
MINI COOPER S	970	1964-65	14.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
MINI COOPER S	1275	1964-67	16.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
MINI COOPER MK2	998	1968-69	12.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	14.000	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500
1100	1098	1964-67	2.500	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000
1100 MK2	1098	1967-74	2.500	KADETT	1074	1936-37	8.000
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
1800	1798	1966-68	2.000	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
				KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500
MOSKVITCH RUSSIA							
2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000
2138/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1594	1979-84	1.000
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000
SH-2126	1479	1987-91	500	KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
				KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
				KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
NISSAN GIAPPONE							
DATSUN 240Z/2G	2393	1969-75	12.000	KADETT 2000 GSI	1998	1995-91	2.000
DATSUN 280/280 (TUTTE)	2665-2753	1975-78	10.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
DATSUN 280 ZX/2X/2	2753	1978-81	8.000	KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
DATSUN	2753-3956	1980-95	3.000	KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIOLE	1998	1985-93	2.000
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
SAFARI/PATROL GR	4369	1988-97	3.500	GT	1078-1897	1968-73	8.000
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-02	6.000	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1988-97	3.500	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1997-99	4.500	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1999-02	6.000	DIPLOMAT V8/V6 COUPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
				KAPITAEN	2784	1968-70	3.500
				ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
				DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
				COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000
				COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	3.000
				COMMODORE GSI/E COUPÉ	2784	1972-77	5.000
				ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
				ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
				ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
				ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
				ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
				MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
				MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
				MANTA 400	2410	1980-85	12.000
				REKORD R BERLINA	1696-1897	1972-77	1.500
				REKORD O BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
				REKORD E/EZ BERLINA	1696-2197	1977-86	1.000
				REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000
				REKORD R CARAVAN	1696-1897	1972-77	1.500
				REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000
				REKORD E/EZ CARAVAN	1696-2197	1977-86	1.000
				REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	1.000
				REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000
				VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500
				VECTRA 4X4	1796-1998	1988-93	1.000
				VECTRA 2000 16V	1998	1989-93	1.000
				VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000
				VECTRA R 1500	1999	1999	1.500
				VECTRA R (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-93	1.000
				VECTRA R4 D/TD	1488-1700	1988-93	1.000
				CALIBRA 2.0/2.0 16V	1998	1989-97	1.500
				CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	2.000
				CALIBRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.500
				OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	1.000
				OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000
				OMEGA CD 24i	2410	1988-93	1.000
				OMEGA CARAVAN 24i	2410	1988-93	1.000
				OMEGA GL 2.8 V6	2594	1990-93	1.000
				OMEGA GL 2.8 V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000
				OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000
				OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	1.500
				OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000
				OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000
				OMEGA LOTUS 3.8 TURBO	3615	1990-92	25.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
504 BREAK/FAMILIALE	2371	1971-83	2.500	356 B1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000	968	2990	1981-94	8.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000
504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	356 B1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000	968 CABRIOLET	2990	1981-94	12.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000
504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500	356 B2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	968 TURBO S	2990	1982-94	10.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	356 B2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	928	4474	1977-82	7.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500
504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500	356 C1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	928 S	4664	1979-86	9.000	16 L/L/T/S	1470-1565	1965-74	2.000
504 COUPE V6	2664	1975-83	8.000	356 SC 1600 (95CV)	1582	1963-65	40.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	16 TX	1647	1973-77	2.500
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 C2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 S4	4957	1988	12.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	60.000	928 S4 5M	4957	1986-88	11.000	18 TD/GT/TURBO D	2068	1980-86	1.000
104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000
104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000	356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	55.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	18 BREAK TD/GT/TURBO D	2068	1980-86	1.000
104 ZS	1360	1975-85	1.500	356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000	356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000	959	2850	1987-88	180.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1789-1905	1983-93	1.000	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	BOXTER	2480-2687	1996-02	12.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000
205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000	BOXTER S	3179	1999-02	14.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-93	1.000
205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	4.000	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	19 D/TD	1870	1988-93	1.000
205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-93	1.000
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000	356 A1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1965-69	42.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	19 CHAMADE Q/TD	1870	1990-93	1.000
205 L6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	3.500	356 A1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1965-69	45.000	911 GTI	3164	1997-98	350.000	19 1.816V/16 S	1764	1990-95	1.500
205 L9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.000	356 B1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	40.000	911 GT2	3600	1998	50.000	19 1.816V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.000	356 B1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000	911 GT3	3600	1999-01	47.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1981-93	1.000	356 B1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1960-63	45.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-02	28.000	21 TD/GT/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1982-93	1.000	356 C1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002	22.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002	24.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	356 S ASPEEDSTER	1488-1582	1954-58	100.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002	26.000	21 TD/GT/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	356 A1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002	25.000	21 NEVADA TD/GT/TURBO D	2068	1986-93	1.000
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	356 A1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002	26.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	90.000	911 GT2 (996)	3600	2001-02	60.000	21 ZL TURBO	1995	1987-93	2.000
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	356 ROADSTER	1582	1959-61	70.000					21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000					25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000
309 D/TURBOQ. (TUTTI I MODELLI)	1789-1905	1986-92	1.000	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1963-67	27.000	MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	25 V6 TURBO	2458	1985-92	1.500
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1.500	911 R	1991	1967	130.000	MAGNUM 4X4 TO FIAT	2445	1984-90	2.000	25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	2.000
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-93	1.000	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	25 TD/GT/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000
405 DIESEL/TURBO	1905-1995	1988-93	1.000	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000	MAGNUM TURBODIESEL VM	2383-2500	1991-93	3.000	30 TS/TX	2684	1974-84	1.500
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-93	1.000	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000	2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	3.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000
405 BREAK D/TURBO	1789-1905	1988-93	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000	3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	ESPACE	1995	1984-90	1.500
405 M16	1905-1998	1987-95	1.500	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000					ESPACE TURBO DDX	2068	1984-90	1.000
405 T16	1998	1992-95	2.000	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000					ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000
405 X4	1905-1998	1988-93	1.500	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000					ESPACE I SERIE	1995-2849	1991-96	1.000
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000					ESPACE TD I SERIE	2068	1981-96	1.000
505 D/TURBOQ. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000	NN/NN/NN2 BERLINA	951	1925-29	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 TARGA	2687	1978-77	20.000	VIAQUATRE	2120	1931-39	10.000	FUEGO T/S/GTS	1647	1980-85	2.000
505 V6	2849	1986-90	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	26.000	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500
604 SL/T/STV/GTI	2664-2849	1976-86	2.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	28.000	QUAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 GC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	23.000	4 JVA CV LUSO	760	1947-51	6.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-93	1.000	911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	25.000	4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0 V6 II S)	2946-2963	1994-02	1.000
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-93	1.000	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000	4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-93	1.000
605 3.0V/ST 24	2963-2975	1989-97	1.500	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	SAFRANE TURBOQ. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-93	1.000
605 2.9 V6 24V	2946	1987-99	1.500	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000	COLORADE PRARIE/SAVANE	1996-2383	1990-95	4.000	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0 V6)	2946-2975	1992-01	1.000
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993	1.000	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000	DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	4.000	SAFRANE BTURBO	2963	1993	2.500
306 S16	1998	1993-96	1.500	911 CARRERA 2TARGA	3600	1989-93	22.000	JUNAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	4.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500
306 GTI	1998	1996-01	2.500	911 CARR. 2 CABRIOLET/TURBO LOOK	3600	1989-94	24.000	DAUPHINE	845	1956-65	3.500	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	1.500	911 CARRERA 4TARGA	3600	1989-94	23.000	DAUPHINE 1093	845	1962-63	7.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	26.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S)	2946-2963	1996-02	1.000
406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-02	1.500	911 CARRERA SPEEDSTER	3600	1992-93	45.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S)	2946-2963	1997-02	1.000
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-02	2.500	911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	26.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	CLOU (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-02	3.000	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	CLOU D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
607 2.9 V6 24V	2946	1999-02	2.000	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	28.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	CLOU L81 16V	1764	1991-96	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
PHANTOM III	7340	1936-39	250.000	3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	2.500	8 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	TIPO 24S-40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	65.000
WRAITH BERLINA	4257	1936-39	60.000	2400 SD TURBO (SD1)	2993	1982-86	1.000	5 CV	569	1936-48	8.000	SSANGYONG COREA DEL SUD			
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000	820/825	1996-2494	1986-93	1.000	8 (1100) BERLINA	1089	1936-49	9.000	KJ/KORANDO	2238-3199	1985-02	2.000
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000	827 S/SL/STERLING/VITESSE	2675	1986-93	1.000	ARONDE 9	1221	1961-55	4.000	MUSSO	2295-3199	1985-02	2.000
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1986-93	1.500	ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1985-02	1.500
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000	214 S/SL/GSI 16V	1396	1989-93	1.000	ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.500	STANDARD GRAN BRETAGNA			
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1965-59	38.000	216 GS/GTI 16V	1590	1989-93	1.000	ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	5.000
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1965-59	115.000	216 GT 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500	VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.000	EIGHT	803	1953-59	3.500
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1969-62	40.000	218 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993	1.000	ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	TEN	948	1954-61	4.000
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1969-62	110.000	218 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	STEYR PUCH AUSTRIA			
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000	218 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000	1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1386-1590	1992-98	2.000	1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000	820 TURBO COUPÉ TV/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	2.500	1000 RALLYE (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500	700 C	643	1961-68	6.000
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000	825 COUPÉ TD	2002	1992-97	2.000	1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	700 E	643	1963-66	6.000
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000	1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	HÄFLINGER	643	1958-75	8.000
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000	800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	2.000	1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	PINZGAUER	2499	1972-82	11.000
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000	752.5 V6 24V	2497	1998-02	1.500	1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	SUBARU GIAPPONE			
PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	752.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-02	2.000	1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	75V8	4601	2002	5.000	1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000	414 S/SL/16V	1396	1990-93	1.000	1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-02	10.000
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	20.000	416 GS/GTI 16V	1590	1990-93	1.000	1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	IMPREZA WRX STI	1994	2001-02	13.000
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000	418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993	1.000	1100 TI	1294	1974-78	1.500	SIX	3318	1991-96	6.000
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000	SAAB SVEZIA				CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-93	1.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	92	764	1950-52	8.000	HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-93	1.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000	92B	764	1953-56	6.000	HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	1.000	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-02	2.000
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000	93	748	1956-57	5.000	SAMBAL RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	LEGACY OUTBACK H63.0	2999	2000-02	2.500
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000	93B	748	1958-60	4.500	SINGER GRAN BRETAGNA				FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	15.000
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000	GAZELLE	1497	1955-67	4.500	M 80	758	1992	750
CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500	GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.500	SUNBEAM GRAN BRETAGNA			
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	96	841	1960-68	4.000	CHAMMOIS	875	1964-70	3.000	RAPER	1390-1725	1956-67	4.500
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	18.000	96 V4	1498	1967-80	3.500	SKODA REPUBBLICA CECA				RAPER CONVERTIBLE	1494-1592	1959-63	7.500
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000	96 V4 S.W.	1498	1967-80	3.500	1200	1221	1952-59	4.000	ALPINE ROADSTER	2267	1954-56	15.000
SILVER SPIRIT II	6750	1993-96	22.000	750 GRAN TURISMO	748	1968-59	8.000	440/445	1089-1221	1958-61	4.500	ALPINE I/II/III/IV/V ROAD.	1494-1725	1959-68	14.000
SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	SONETT I/IV4	1498	1967-69	8.000	FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000	ALPINE TIGER V8 (VII ROAD.	4261-4757	1964-68	25.000
SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	SONETT II	1698	1970-74	1.500	OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500	VENEZIA	1592	1964-65	12.000
SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000	99 (TUTTI I MODELLI)	1965	1971-80	1.500	1000 MB/MBQ/MBX	988	1964-69	1.500	IMP	875	1963-71	3.000
SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000	99 EMS	1965	1976-80	2.000	1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500	CALIFORNIAN/STILETTO	875	1967-71	3.500
SILVER SPUR II	6750	1993-96	25.000	99 TURBO	1965	1977-78	4.000	1000/1100/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	SUZUKI GIAPPONE			
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	99 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1965-2119	1978-93	1.000	1000/1100/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500
FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1965	1978-86	3.500	GAZELLE	1497	1955-67	4.500	LJ50	539	1970-80	3.000
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1965	1987-93	2.500	GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.500	LJ80	797	1975-80	3.500
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1965	1988-93	3.000	ALPINE I/II/III/IV/V ROAD.	1494-1725	1959-68	14.000	SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-02	2.000
SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	900 TURBO 16 CABRIOLET	1965	1985-93	5.000	ALPINE TIGER V8 (VII ROAD.	4261-4757	1964-68	25.000	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
PARK WARD	5379	2000-02	60.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1965-2498	1983-87	2.500	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500	X-90	1590	1996-00	4.000
CORNICHE	6750	2000-02	85.000	900 TURBO 16 CABRIOLET	1965-2498	1983-87	5.000	750 GRAND WAGON (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1988-02	3.000	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1988-02	3.500
ROVER GRAN BRETAGNA															
14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	900D/TURBO 16V/CD/30 V6	1965-2662	1985-97	1.000	4 R	1944	1928-30	20.000	SWIFT CABRIOLET	1298	1992-93	1.500
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1965-2290	1988-96	1.000	6 R	2916	1929-30	20.000	TALBOT LAGO FRANCIA			
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2665	1933-40	12.000	9-5.3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-02	2.000	4 R	1195	1930-32	8.000	SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	110.000
P3 60	1595	1948-49	7.000	9-5.2.3 TURBO AERO	2290	1999-02	2.000	422	1195	1930-32	8.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	120.000
P3 75	2103	1948-49	8.000	9-5.2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-02	2.000	633	1792	1931-34	10.000	SS COUPÉ	3996	1937-39	120.000
P4 60	1997	1953-59	8.000	9-3 3P TURBO/AERO	1965	1994-02	1.000	637K/D	1962	1932-35	11.000	SS CABRIOLET	3996	1937-39	150.000
P4 75	2103	1949-54	8.500	9-3 23 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000	645	2492	1929-34	20.000	T 26 RECROD	4482	1946-55	40.000
P4 75	2103	1949-54	8.500	9-3 23 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000	650	2704	1932-36	20.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000
P4 75	2230	1954-56	8.000	9-3 CABRIOLET/AERO	1965-2290	1994-02	4.000	860	3880	1929-32	32.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000
P4 80	2286	1959-62	7.000	9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000
P4 90	2638	1963-59	7.500	SAMAS ITALIA				420 RAPID	1195	1934-35	7.500	TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA			
P4 95	2625	1962-64	7.500	YETI	843-903	1968-73	6.500	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000
P4 100	2625	1969-62	8.000	SEAT SPAGNA				POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000
P4 105	2638	1966-59	8.000	MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000
P4 110	2625	1962-64	9.000	FURA	903-1438	1982-85	750	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	8.000	TOYOTA GIAPPONE			
P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000	IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	840 SUPERB	2492	1934-36	12.000	FJ 40	3878	1960-70	6.000
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000	IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	RAPD 2200	2199	1941-47	10.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	10.000	IBIZA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993	1.000	FAVORT/FAVORT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000	IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1896	1993	1.000	840 SUPERB	2492	1934-36	12.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000	IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993	1.000	SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	11.000	FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	4.500
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000	RONDA	1193-1995	1979-96	750	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	5.000
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000	RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	1101/1102	1089	1946-52	5.000	HI-LUX	1968-2188	1979-82	2.000
P6 200															

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000	UMM PORTOGALLO			
4 RUNNER II SERIE	2694-3378	1996-02	5.000	4X/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000
4 RUNNER TD II SERIE	2962	1996-02	5.000				
RAV 4 3P/5 P/CABRIO	1998	1994-00	2.000	VANDEN VLESS GRAN BRETAGNA			
CELICA	1587-1998	1985-89	1.900	PRINCESS 3 LITRI	2912	1989-94	7.000
CELICA CABRIOLET	1998	1986-89	3.000	4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000
CELICA TURBO 4WD	1998	1986-89	3.500	4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000
CELICA 2.0 D 2.0 GT	1998	1989-93	1.900	PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000
CELICA CABRIOLET II SERIE	1998	1989-93	3.000	PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR	1998	1989-93	5.000				
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD	1998	1989-93	6.000	VAUXHALL GRAN BRETAGNA			
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	1.900	CRESTA-VICTOR-VX 4/90	1508-3393	1955-72	4.500
MR2 II SERIE	1998	1989-92	2.000	VENTORA/VISCOUNT	3293	1968-72	4.000
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	3.000	VNA	1057-1594	1963-70	1.500
MR2 IV SERIE	1794	1999-02	3.000	VNA BRABHAM	1975	1968-70	5.500
SUPRA 2.0 2.4V	1998	1988-91	1.500				
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000	VENTURI FRANCIA			
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2854	1988-92	3.000	VENTURI	2458-2849	1986-93	9.000
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000	VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	11.000
LAND CRUISER 100	4664	1988-02	6.000	ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	12.000
LAND CRUISER 100 TD	4164	1988-02	4.000				
RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-02	3.000	VOLKSWAGEN GERMANIA			
CELICA 1.8 1.6V	1796	1999-02	2.000	TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	22.000
CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000	TYP 82 E/82 S	965-1131	1941-45	25.000
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993	1.500	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	28.000
PREVIA	2438	1993	1.500	TYP 186 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	30.000

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

DOLMITE BERLINA	1496-1767	1987-89	20.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000
DOLMITE ROADSTER	1991	1988-89	40.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131	1963-57	10.000
RENOWN	2038	1949-55	10.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1967-64	6.500
MAYFLOWER	1247	1952-55	9.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	5.500
HERALD	948-1147	1959-70	3.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	5.500
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	3.500	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	6.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000
VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1962-57	13.000
TR2	1991	1953-55	27.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-67	10.000
TR3	1991	1955-58	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	9.000
TR3 A	1991	1957-61	27.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000
TR3 B	1991	1962	28.000	1500/1300 S	1493	1961-65	3.000
ITALIA	1991	1960-61	16.000	1500/1300 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000
TR4	2138	1961-65	22.000	1800 L/TL	1584	1965-73	3.500
TR4 AIRS	2138	1965-67	24.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500
TR5 PL	2498	1967-68	27.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000
TR 250	2498	1967-68	25.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000
TR6 PL	2498	1969-75	18.000	KARMANN GHIA 5/16 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1967-66	14.000
2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000
SPITFIRE 4	1147	1962-64	8.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	7.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	8.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	6.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	7.000	PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000
STAG	2997	1970-77	12.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500
GT6 COUPE MKI	1998	1966-68	8.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000
GT6 COUPE MKII	1998	1968-70	7.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000
GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	8.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.900	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000
1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-93	1.000
DOLMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000	POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000
DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.900	POLO COUPE G40	1272	1985-94	2.000
TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	7.500
TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.900	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500
				GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000
				GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000
				GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.500
				GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1976-78	5.000
				GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	5.000
				GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500
				GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	2.500
				GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1585-1781	1987-93	2.500
				GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000
				GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000
				GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000
				GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000
				GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500
				GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000
				GOLF GTI 16V	1781	1985-89	3.000
				GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.500
				GOLF GTI G80	1781	1990-91	4.000
				GOLF RALLYE	1781	1990	7.000
				GOLF COUNTRY	1781	1990-91	2.000
				GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1991-93	1.000
				GOLF III D/TD	1896	1991-93	1.000
				GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-97	1.500

TVR GRAN BRETAGNA

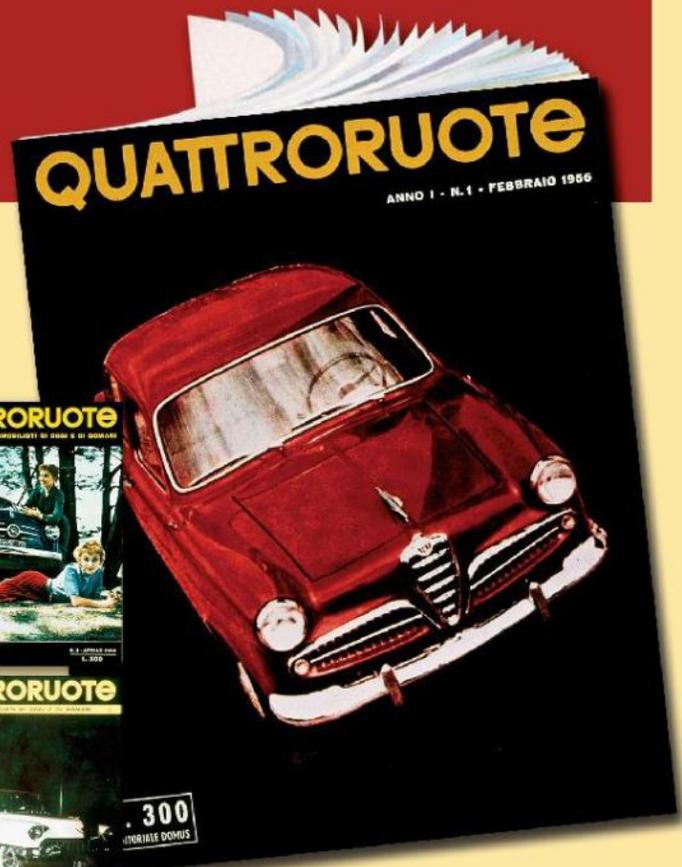
GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000	GOLF IV 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	2.000
GRIFFITH	4727	1962-67	25.000	GOLF IV CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1964	1993-02	3.000
VIXEN	1588-1798	1967-70	14.000	GOLF IV CABRIO TDI	1896	1995-02	2.500
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	750
TASMIN	1993-2792	1980-88	16.000	JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	500
280/350/990/400/420/450	2792-4441	1990-91	18.000	JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500
S CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500
CERBERA/CERBERAGT	4185-4475	1995-02	25.000	JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000
GRIFFITH 500	4997	1990-02	25.000	JETTA II SERIE TURBODIESEL	1781	1986-91	1.000
CHIMERA	3947-4997	1992-02	25.000	JETTA II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000
TUSCAN S	3605-3996	2000-02	25.000	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500
TAMORA	3605	2002	25.000	GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000
				GOLF GTI 16V	1781	1985-89	3.000
				GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.500
				GOLF GTI G80	1781	1990-91	4.000
				GOLF RALLYE	1781	1990	7.000
				GOLF COUNTRY	1781	1990-91	2.000
				GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1991-93	1.000
				GOLF III D/TD	1896	1991-93	1.000
				GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-97	1.500

UAZ RUSSIA

469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500
-------------	-----------	---------	-------

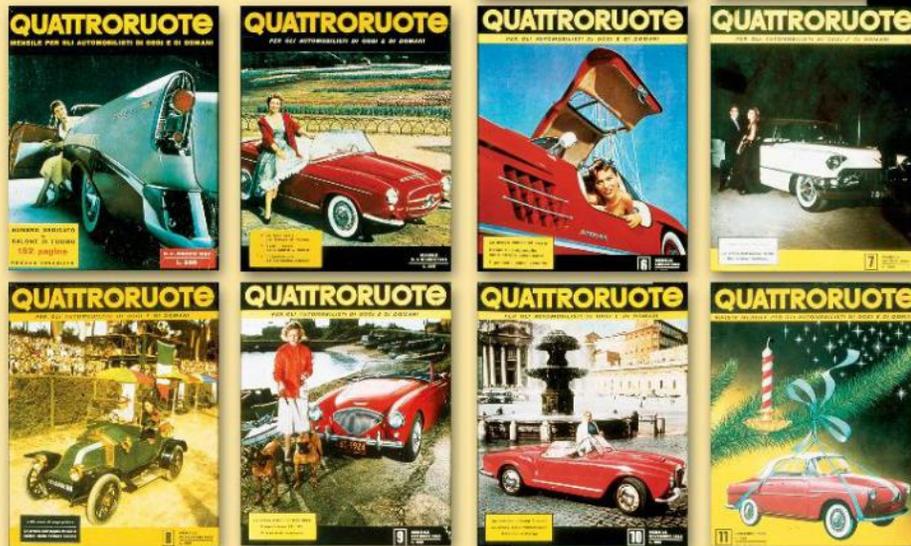
Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-81	1.000	VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA			
360 DIESEL	1596	1984-89	1.000	914/4	1679	1969-72	10.000
480 ES	1721	1986-93	1.500	914/6	1991	1969-72	15.000
480 TURBO	1721	1988-95	2.000	914 L8	1795	1973-75	8.000
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000	914 2.0	1971	1972-75	8.000
440 TURBO	1721	1988-93	1.500				
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000	VOLVO SVEZIA			
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500	ÖV 4	1926-29	25.000	
244 GL D6	2363	1978-83	1.500	PV 4	1944	1927-29	25.000
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500	PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	15.000
245 GL D6	2363	1978-83	1.500	PV 656/657/658/659	3670	1935-37	15.000
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-81	2.000	PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	15.000

Tutti i primi numeri di Quattroruote del 1956



Per la prima volta la ristampa anastatica dei primi 11 numeri di Quattroruote. Una collezione rarissima e introvabile!

Le auto, la società, i sogni dell'Italia alle soglie del boom economico: un viaggio nel tempo alla scoperta di un'epoca. Una ristampa fedele, un vero e proprio oggetto di culto per gli appassionati di auto, storia e costume.



PER TE A SOLI 34,90 EURO

- ▶ **CARATTERISTICHE DELL'OPERA**
 - 11 numeri anastatici, per oltre 1.000 pagine
 - Formato fascicoli cm 20,5 x 25,8

Ordina subito tutta la collezione!

▶ Telefono 02.5731.6431 ▶ Fax 02.8247.2383 Invia il coupon al numero indicato

▶ **Posta** Spedisci in busta chiusa il coupon a: Editoriale Domus SpA - Ufficio Vendite Casella Postale 1 - 20089 Rozzano (Milano)

Sì!

COUPON D'ORDINE "ANNATA 1956 QUATTORRUOTE"

Inserisco qui i miei dati personali:

Scrivere i propri dati in stampatello, grazie.

Nome _____

Cognome _____

Via _____

N° _____ CAP _____ Prov. _____

Città _____

Telefono _____

E-mail _____ @ _____

Scelgo la seguente formula di pagamento:

Contrassegno al ricevimento del pacco (più € 1,95 quale contributo alle spese di spedizione)

Con carta di credito: American Express Diners Visa/Cartasì

Numero | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Scadenza | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Data

Firma _____

Se scegli il contrassegno, il pagamento avverrà solo al ricevimento della merce. Se, invece, pagherai con carta di credito, l'importo sarà addebitato solo a spedizione avvenuta.

La informiamo, ai sensi del D.Lgs. 196/03, che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione del suo ordine d'acquisto 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 al suo ordine. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Editrice. Lei ha diritto ad avere accesso ai dati che la riguardano e che sono oggetto di trattamento da parte nostra, per l'esercizio dei diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/03 scrivendo a: responsabilità@editoriale.it oppure telefonando al numero 02 82472359. Il servizio vendite è completamente gestito da NVA Contact Service Srl, via Petrusanà 14, Milano che è Responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in Rozzano (MI) in via Gianni Mazzocchi 1/G, CAP 20089, tel. 02 8247231.

Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2013 e fino ad esaurimento prodotti. 710

Desidero ricevere l'intera collezione dei primi 11 numeri anastatici di Quattroruote usciti nel 1956. Pagherò così solo € 34,90

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) 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 anche in base alla loro storia. 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 indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1939-50	8.000	642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500	TAURUS	5320	1939-47	7.000
800	8725	1940-50	10.000	642N65/N65R	7298	1959-63	3.500	170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800	TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
450/455	6330	1950-59	6.000	642T65	7298	1959-63	4.200	190.35	17174	1980-84	1.500	SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
900/950	8725	1950-58	9.500	639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800	ORIONE 400/ORIONE 400/B	10640	1946-52	10.000
MILLE	11050	1959-65	3.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800	SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N	10676	1952-55	8.200	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
A11/A12/F11/F12	1290	1956-83	1.000	682N2	10676	1956-61	3.500	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1956-83	1.100	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682N3	11548	1962-84	2.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
ASTRA ITALIA															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	300 PC	13288	1975-80	1.300	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
BM25	15850-17174	1972-80	1.000	C40/C50	4678	1968-60	2.000	190/260/300 PC/PAC	9672-13798	1979-82	1.800	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	682N4	11548	1970-84	2.000	330.26	17174	1980-84	1.500	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	682T4	11548	1970-84	2.400	330.35	17174	1980-84	1.600	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	690N(N1)/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	LANCIA ITALIA							
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N(N1)/N2 3 ASSI - 690T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	3RD 464/564	6875	1938-47	12.000	TITANO	11150	1961-67	3.000
BEDFORD GRAN BRETAGNA															
TM3300/400	9308-12066	1975-80	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESARÒ	6875	1942-46	11.000	TITANO S	11150	1961-67	3.500
BIANCHI ITALIA															
MILES/CIVIS	4839-4847	1934-52	8.000	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	150	8905	1967-70	1.500
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	190/260	14886	1970-75	3.200
FLARETE	5319	1951-56	2.800	618N/ND	2893	1965-67	1.300	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	OMT ITALIA			
AUDAX	5319	1951-56	3.500	618N2/N3	3455	1967-77	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
CITROËN FRANCIA															
H/HY	1948-1981	1947-48	1.500	625N(N1)/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	JOLLY	1090	1959-63	1.500	PEUGEOT FRANCIA			
FIAT ITALIA															
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000	645/650/652N I SERIE (N/ND)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	J7/J9	1468-2304	1965-89	800
15 TER	4398	1913-22	10.000	645/650/655/682 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	RENAULT TRUCKS FRANCIA			
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	643N(N1 - T/T1)	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	683N(T - 618N/T) I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200	SCANIA SVEZIA			
621	2516	1930-35	8.000	693N(T)	12883	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	110	11020	1969-76	2.100
621/621N	4580	1934-39	10.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	140	14180	1969-76	2.500
632N/633N	5540	1931-37	12.000	684N(T)	9819	1970-73	1.200	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	86	7790	1976-81	1.300
634N (II) SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	693N(T)	13798	1970-73	2.200	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	111	11020	1976-81	1.500
626N	5750	1939-47	5.000	618N/ND II SERIE	13798	1970-73	3.000	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	141	14180	1976-81	2.000
666N/N7	9365	1939-47	8.000	697N(T)	13798	1971-73	1.500	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA							
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	673N(NR)T - 129	7400	1970-82	1.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	230/232 D26	11310	1967-75	1.500
640N	6032	1948-52	4.500	242	2498	1975-82	500	360 D18	19145	1975-80	1.800	MAN GERMANIA			
680N	10170	1948-52	7.000	FORD GRAN BRETAGNA								F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAMEM	11413	1967-86	1.900	MERCEDES TRUCKS GERMANIA			
615ND	1385-1901	1960-68	1.500	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	LP I SERIE (ECCECTO LP333)	4580-10830	1950-65	1.700
642N	6650	1952-55	4.200	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LP333	10830	1958-61	3.000	LP I SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
642T	6650	1952-55	5.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA								L319	1767	1956-69	1.200
642N2/N6/N6R	6650	1955-58	4.000	D65	5800	1937-46	8.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	NG OLTRE 12.000 KG	9670-17426	1973-88	1.200
IVECO ITALIA															
40	3455	1976-80	500	D80	7300	1937-46	12.000	OM ITALIA							
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000	TITANO 137								11540	1937-45	35.000	
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												

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
AMC/RAMBLER				SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	6.000	EL DORADO COUPÉ		1959	25.000	CHEVROLET			
AMBASSADOR		1966-74	4.000	RIVERA		1963-73	8.000	DE VILLE CONVERTIBLE		1959	40.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6.000
JAVELIN		1968-70	6.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	10.000	CONVERTIBILE		1961-64	17.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
AMX		1968-70	8.500	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	8.000	CONVERTIBILE		1946-54	18.000
HORNET		1970-75	3.000	CADILLAC				LIMOUSINE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
GREMLIN		1971-78	3.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	12.000	CONVERTIBILE		1965-70	13.000	COUPÉ		1949-54	9.000
PACER		1975-80	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	13.000	EL DORADO COUPÉ		1968-76	9.000	CORVETTE	(C1)	1953	100.000
EAGLE		1981-87	4.000	COUPÉ		1946-52	17.000	EL DORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	75.000
BUICK				CONVERTIBILE		1946-58	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	7.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	11.000	COUPÉ		1975-89	6.500	COUPÉ	IN +50%/6 C -20%	1955-57	15.000
CONVERTIBILE		1946-60	25.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	13.000	LIMOUSINE		1987-91	5.000	CONVERTIBILE		1955-57	36.000
STATION WAGON		1946-49	20.000	COUPÉ		1953-58	17.000	ALLANTÉ		1994-01	3.000	NOMAD		1955-57	18.000
STATION WAGON		1950-74	5.000	EL DORADO CONVERTIBILE		1953	120.000	SEVILLE SLS/SYS		1994-01	4.500	CORVETTE	(C1) IN +50%	1956-60	65.000
SKYLARK		1953	65.000	EL DORADO CONVERTIBILE		1954-58	50.000	EL DORADO TC		1994-01	4.500	COUPÉ	6 CL -20%	1958-60	12.000
SKYLARK		1954	55.000	EL DORADO COUPÉ		1955-58	22.000	CHECKER				CONVERTIBILE		1958-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000	CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000	CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8.000
CONVERTIBILE		1961-74	10.000	COUPÉ		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4.500	BERLINA 2/4 PORTE S.W.	BIG BLOCK +20%	1961-74	3.500
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	EL DORADO CONVERTIBILE		1959	70.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1971-85	5.500	COUPÉ	BIG BLOCK +20%	1961-66	8.000
												CONVERTIBILE	BIG BLOCK +20%	1961-66	12.000

Sei un privato e vuoi vendere la tua auto? Ruoteclassiche ti porta a Milano AutoClassica!

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla? Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio coperto all'interno della manifestazione.

► In quanto lettore di Ruoteclassiche, potrai farlo ad un prezzo speciale di €130,00 anziché €200,00. ◀

Per partecipare, compila il modulo qui sotto ed invialo via fax al n. 0572 911228. Verrai contattato al più presto dallo Staff dell'organizzazione. Per informazioni chiama il n. 0572 910474.

NOME:

COGNOME:

CITTÀ:

TEL:

CELL.:

EMAIL:

MARCA, MODELLO, ANNO DI PRODUZIONE:
(AMMESSE SOLO VETTURE A LISTINO RUOTECCLASSICHE)

Inviano il form si dà espresso consenso al trattamento dei propri dati personali ai sensi del D.LGS 196/2003. Per leggere la normativa completa sul trattamento dei dati visita il sito: http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali_10

MILANO
AUTOCLASSICA
Salone del Veicolo d'Epoca
22 / 23 / 24 Febbraio 2013
www.milanoautoclassica.com

follow us on:

FIERA MILANO

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	55.000	COUPE		1957-58	5.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	PLYMOUTH			
CORVAIR TURBO		1962-66	6.000	CONVERTIBILE		1957-58	20.000	COUPE		1961-83	3.500	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	5.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	3.000	STATION WAGON		1957-58	4.500	KAISER				STATION WAGON		1946-50	10.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000	BERLINA 4 PORTE		1958-59	4.000	BERLINA/COUPE		1947-55	4.000	CONVERTIBILE		1946-56	12.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60.000	COUPE		1958-59	4.500	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	STATION WAGON		1951-56	5.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	3.500	CONVERTIBILE		1958-59	15.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	30.000	FURY COUPE		1956	15.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000	STATION WAGON		1958-59	4.000	LINCOLN				BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	9.000	FORD				2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000	STATION WAGON		1957-60	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000	T TOURING		1938-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000	COUPE		1957-60	10.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	14.000	T SEDAN/COUPE		1938-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	12.000	VALIANT 2/4 PORTE		1957-58	25.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	5.000	A SEDAN/COUPE		1937-32	15.000	CONVERTIBILE		1949-55	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	4.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	8.000	A PHAETON		1937-32	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	9.000	STATION WAGON		1961-74	4.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	7.000	A ROADSTER		1937-32	27.000	CONVERTIBILE		1956-60	25.000	CONVERTIBILE		1961-70	10.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	14.000	V8 SEDAN/COUPE		1932-34	18.000	CONTINENTAL COUPE		1956-57	17.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	25.000	V8 PHAETON		1932-34	27.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	6.000	BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	4.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	18.000	V8 ROADSTER		1932-34	27.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	8.000
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	16.000	V8 STATION WAGON		1934-42	28.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	15.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	24.000	V8 COUPE		1935-42	15.000	BERLINA		1977-89	3.500	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	20.000
CHEVELLE SS 454	LS6+50%	1970-72	15.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	45.000	LIMOUSINE		1977-89	5.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	35.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	8.000	COUPE		1977-89	4.000	BARRACUDA COUPE		1970-74	8.000
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	9.000	STATION WAGON		1946-51	10.000	MERCURY				BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	4.500	COUPE		1946-51	20.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	7.000	CUDA COUPE	40+50%HEM+150%	1970-71	20.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	CONVERTIBILE		1946-51	25.000	BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	9.000	CUDA CONVERTIBILE	440-50%	1970-71	30.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	11.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	60.000	STATION WAGON		1946-48	20.000	PONTIAC			
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	4.000	CONVERTIBILE		1946-51	24.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	55.000	CONVERTIBILE		1946-52	20.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000	HARDTOP		1952-59	9.000	STATION WAGON		1949-51	20.000	STATION WAGON		1946-52	25.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	14.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.000	COUPE		1949-52	9.000
CORVETTE COUPE	(C5)	1996-02	15.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1955-57	30.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	5.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-02	20.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	23.000	STATION WAGON		1960-74	3.500	COUPE		1953-60	10.000
CORVETTE COUPE 50' ANNIV.	(C5)	2002	18.000	THUNDERBIRD COUPE		1958-60	10.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	4.000	CONVERTIBILE		1953-60	20.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002	22.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1958-60	18.000	STATION WAGON		1960-74	12.000	STATION WAGON		1953-60	5.000
				CONVERTIBILE		1960-72	10.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.500	SAFARI		1955-57	12.000
CHRYSLER				FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	8.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	50.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7.000	FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	5.000	COMET/CYCLONE		1963-70	5.000	BONNEVILLE COUPE	IN+20%	1958	20.000
CONVERTIBILE		1946-56	25.000	FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	7.000	COUGAR COUPE		1967-73	6.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	4.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	70.000	THUNDERBIRD COUPE		1961-66	13.000	COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	9.000	COUPE		1961-74	5.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	45.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	9.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	14.000	CONVERTIBILE		1961-75	10.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	35.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	12.000	METROPOLITAN				TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	4.500
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1950	80.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	12.000	COUPE		1954-62	5.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	8.000
300 COUPE		1955-61	30.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	18.000	CONVERTIBILE		1954-62	9.000	GRAND PRIX COUPE		1962-66	8.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000	FAIRLANE TORINO 2/4 PORTE		1965-74	3.000	OLDSMOBILE				GTO COUPE		1964-67	16.000
COUPE		1957-61	12.000	FAIRLANE GT COUPE		1966-74	6.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	5.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	22.000
CONVERTIBILE		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	11.000	STATION WAGON		1946-60	5.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	3.500	THUNDERBIRD 4 PORTE		1967-70	4.000	COUPE		1946-60	10.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
COUPE		1962-74	5.000	THUNDERBIRD COUPE		1967-76	6.000	CONVERTIBILE		1946-60	30.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	10.000
CONVERTIBILE		1962-74	14.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1968-73	9.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	55.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	10.000
300 H/J/K/L		1962-65	15.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1968-73	10.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.000	FIREBIRD COUPE		1967-81	9.000
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1968-73	15.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	3.500	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	16.000
300 HURST COUPE		1970	8.000	MUSTANG COUPE 428/429		1968-73	13.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	5.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	5.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBILE 428/429		1968-73	18.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	4.000	GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	10.000
				MUSTANG BOSS 429		1969-70	45.000	COUPE		1961-74	5.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	20.000
DE SOTO				MUSTANG BOSS 302		1969-70	25.000	CONVERTIBILE		1961-74	5.000	TRANS AM		1969	25.000
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1946-56	4.000	MUSTANG BOSS 351		1971	20.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	15.000	TRANS AM		1970-73	15.000
CONVERTIBILE		1946-56	22.000	MUSTANG COUPE		1974-78	3.000	STARFIRE COUPE		1962-63	11.000	TRANS AM		1974-81	6.500
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000	THUNDERBIRD COUPE		1977-82	4.000	JETFIRE TURBO		1962-63	4.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
COUPE		1957-60	10.000	MUSTANG COUPE		1979-89	2.500	442 COUPE		1965-69	9.000	SHELBY			
CONVERTIBILE		1957-59	27.000	THUNDERBIRD COUPE		1983-88	3.500	442 CONVERTIBILE		1965-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1965	65.000
ADVENTURER COUPE		1957-59	25.000	FRAZER				TORONADO COUPE		1966-70	22.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1966	55.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	60.000	BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	HURST OLDS		1968-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1967-70	35.000
				CONVERTIBILE		1947-51	20.000	442 COUPE		1970-72	15.000	MUSTANG GT 500 COUPE		1967-70	45.000
DODGE				HENRY J/ALLSTATE				442 CONVERTIBILE		1970-72	23.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	75.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	4.000	BERLINA 2 PORTE		1947-53	5.000	RALLYE 350		1970	10.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	55.000
CONVERTIBILE		1946-56	12.000	HUDSON				TORONADO COUPE		1971-78	11.000	STUDEBAKER			
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CL-20%	1957-60	6.000	BERLINA		1946-57	8.000	442 COUPE		1973-75	7.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	5.000
COUPE	D 500+20%	1957-60	10.000	COUPE		1946-57	10.000	TORONADO COUPE		1979-85	7.000	CONVERTIBILE		1946-52	18.000
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	30.000	CONVERTIBILE		1946-57	25.000	TORONADO COUPE		1986-90	6.000	COUPE		1953-55	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	4.000	IMPERIAL				BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.000	HAWK		1955-61	8.500
COUPE		1961-74	6.000	BERLINA		1946-61	7.000	LIMOUSINE		1946-50	12.000	LARK 2/4 PORTE		1959-63	5.000
CONVERTIBILE		1961-70	10.000	LIMOUSINE		1946-61	7.000	CONVERTIBILE		1948-56	25.000	LARK CONVERTIBILE		1960-63	7.000
CORONET RT/SUPER BEE	HEM+50%	1965-71	15.000	COUPE		1951	30.								

RUOTECLASSICHE

UN ANNO SENZA CRISI

SERVIZI		mese	pagina
AUTOMOBILI			
ALFA ROMEO			
1900 M AR51 (1952)	Preserie	Luglio	98/101
1900 TI Coupé Pinin Farina (1952)	Fuoriserie	Luglio	94/97
2600 Spider Ghia (1962)	Pezzi unici	Luglio	90/93
Alfasud TI (1975)	Impressioni	Settembre	46/51
Giulia 50*	Anniversari	Giugno	78/93
Giulia Sprint GT (1965)	Impressioni	Febbraio	56/61
GTA 1300 Junior (1968)	Impressioni	Agosto	62/67
RM Unificato Zagato (1925)	Impressioni	Gennaio	106/111
Spider (1995-2005)	Belle ventenni	Luglio	46/53
Spider 2.0 (1991)	Impressioni	Ottobre	104/107
Spider Beauté (1991)	Impressioni	Ottobre	108/111
SZ (1989)/RZ (1992)	Regine del Passato	Maggio	36/43
ALPINE RENAULT			
A310 (1974)	Impressioni	Luglio	72/77
AUDI			
90 Quattro IMSA GTO (1989)	Nate per correre	Marzo	118/123
RS2 Avant (1994/1996)	Belle ventenni	Giugno	42/49
AUTOBIANCHI			
Stellina (1964)	Impressioni	Novembre	126/129
AUTOMIRAGE			
PickWick (1979)	Impressioni	Luglio	120/123
AUTO UNION			
Typ D (1939)	Nate per correre	Novembre	138/147
AUSTIN			
A35 (1959)	Impressioni	Gennaio	96/101
BMW			
525 (1975)	Protagoniste	Dicembre	72/77
M3 (E36) (1992-99)	Belle ventenni	Ottobre	68/75
BSA			
Scout (1936)	Impressioni	Maggio	118/123
BUGATTI			
EB 110 (1995)	Regine del passato	Aprile	36/43
CADILLAC			
Jacqueline Pininfarina (1961)	Pezzi unici	Settembre	86/91
CITROËN			
DSPécial (1973)	Raid	Ottobre	100/103
CISITALIA			
204A/04 Abarth di Nuvolari (1950)	Nate per correre	Luglio	102/107
DALLARA			
Icsunonove (2007)	Repliche	Febbraio	76/77

DAMOLNAR			
Bisiluro (1955)	Pezzi unici	Marzo	90/95
DATSUN			
240Z Montecarlo '72	Repliche	Marzo	106/111
DELAHAYE			
135M Cabriolet Chapron (1939)	Impressioni	Ottobre	44/49
135M Competition (1948)	Regine del Passato	Febbraio	30/35
ELVA			
MK II (1957)	Nate per correre	Febbraio	92/97
FERRARI			
250 GT Boano (1956)	Impressioni	Novembre	102/107
250 GT Cabriolet Pinin Farina (1960)	Impressioni	Febbraio	100/105
250 GT L (1962)	Impressioni	Dicembre	110/115
250 GTO	Flashback	Aprile	8/9
410 S Scaglietti (1955)	Regine del passato	Settembre	28/33
500 Testa Rossa (1956)	Regine del Passato	Gennaio	28/33
500 Testa Rossa (1956)	Impressioni	Gennaio	34/35
550 Barchetta Pininfarina (2001)	Instant Classic	Marzo	96/101
FIAT			
Safaf 6 CV Roadster (1932)	Impressioni	Novembre	52/57
126 Silver (1979)	Impressioni	Gennaio	82/85
1100/103 Giardinetta Viotti (1954)	Ritrovamenti	Gennaio	44/49
128 Sport Coupé L 1100 (1973)	Protagoniste	Luglio	58/63
500 B Giardiniera (1949)	Protagoniste	Febbraio	78/85
500 B Olympic Accossato (1948)	Impressioni	Febbraio	86/91
508 (1932-2012)	Anniversari	Novembre	85/63

Una vita al museo
Sotto. "Regina del passato" del numero di marzo è la Lancia "D25" del 1955, una Sport con motore V6 di 3750 cm³ espressamente richiesta alla Casa torinese da Alberto Ascari per la Carrera Panamericana. In seguito alla morte del pilota milanese, la "D25" non scese mai in gara.



I numeri arretrati si possono ordinare telefonicamente allo 02 57316431 (lunedì-venerdì 8.45-21; sabato 8.45-13) oppure su www.ruoteclassiche.it
Una copia costa 7,50 euro. Con gli arretrati sono disponibili anche i fascicoli dedicati alle auto degli anni 50, 60 e 70, a Monza, alla "Giulia" e alla "500"

SERVIZI		mese	pagina
521 (1930)	Impressioni	Agosto	94/99
600 Rendez-vous Vignale (1958)	Impressioni	Novembre	92/97
850 Sport Racer Berlinetta Bertone (1968)	Impressioni	Settembre	34/38
850 Sport Racer Team (1969)	Impressioni	Settembre	38/41
1100/103 Familiare (1954)	Impressioni	Novembre	112/117
1100/103 TV (1955)	Protagoniste	Aprile	58/65
1100/103 (1954)	Impressioni	Aprile	66/71
1300 (1964)	Impressioni	Maggio	98/101
1500 Cabriolet Pinin Farina (1937)	Impressioni	Marzo	112/117
FORD			
Model A Roadster De Luxe (1931)	Impressioni	Gennaio	90/95
Mustang Convertible (1971)	Impressioni	Aprile	106/111
GIANNINI			
500 TV (2010)	Repliche	Gennaio	102/105
INTERMECCANICA			
Torino Spider (1967)	Impressioni	Ottobre	86/91
LANCIA			
037 Rally (1982)	Nate per correre	Dicembre	32/45
Aprilia Cabriolet Farina (1938)	Impressioni	Agosto	116/121
Astura MM Sport Colli (1938)	Nate per correre	Giugno	94/99
Beta Coupé 1600 (1984)	Impressioni	Agosto	102/105
D25 Pinin Farina (1955)	Regine del passato	Marzo	32/37
D50 (1954)	Regine del passato	Agosto	30/35
D50 (1954)	Impressioni	Agosto	36/39
Delta 1.3 LX (1990)	Impressioni	Marzo	86/89
Delta HF Integrale 16V Numerata (1992)	Protagoniste	Marzo	74/79

Delta HF 4WD e HF Integrale	La storia	Marzo	82/85
Flaminia (1959)	Impressioni	Giugno	36/37
Flaminia (1959)	Regine del passato	Giugno	30/35
Flavia (1962)	Impressioni	Settembre	98/103
HP Executive 1600 (1982)	Impressioni	Agosto	106/109
K Coupé 2.0 Turbo 20V (1998-2000)	Classiche domani	Febbraio	68/75
Prisma 1600 (1985)	Impressioni	Luglio	114/119
LAMBORGHINI			
Diablo (1992)	Protagoniste	Maggio	52/57
LAND ROVER			
Range Rover 4.6 HSE (1994-2001)	Belle ventenni	Marzo	42/49
LOTUS			
Europa (1968)	Elaborazioni	Settembre	78/83
MASERATI			
3500 GT Spider Vignale (1960)	Impressioni	Marzo	56/59
Kyalami 4.2 (1977)	Impressioni	Giugno	72/77
Quattroporte IV (1994-2000)	Belle ventenni	Gennaio	36/43
MAZDA			
MX-5 (1990)	Protagoniste	Agosto	50/55
MERCEDES-BENZ			
220 e 250 (1969)	Impressioni	Dicembre	98/103
230 SL (1965)	Protagoniste	Giugno	50/53
300 SLR (Italian Car)	Repliche	Luglio	108/113
540 K Sport Roadster (1939)	Impressioni	Settembre	112/117
600 Limousine (1965)	Impressioni	Novembre	48/49
600 Limousine (1965)	Regine del passato	Novembre	42/47

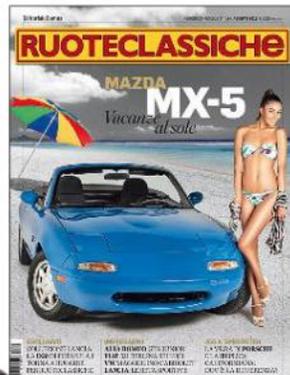
La strana coppia
Sotto. A sinistra, la Lancia "Flaminia" berlina del 1959: è "Regina del passato" sul fascicolo di giugno. A destra, la BMW "525" del 1975, che ha il ruolo di "Protagonista" a dicembre. Di essa si può anche leggere la "Guida all'acquisto", con i consigli per il restauro e i prezzi dei principali ricambi. Entrambe hanno motore a sei cilindri di 2,5 litri.



SERVIZI		me	pag
SL	Anniversari	Giugno	56/71
SLK (1996-2004)	Belle ventenni	Maggio	102/111
MG			
PA (1934)	Impressioni	Febbraio	106-109
MORGAN			
3Wheeler Bespoke (2011)	Instant Classic	Febbraio	44/49
F Super (1950)	Impressioni	Febbraio	50/55
NARDI			
750 Sport Crosley (1955)	Nate per correre	Ottobre	60/63
Boby Sport 750 BMW (1947)	Nate per correre	Ottobre	56/59
NISSAN			
300 ZX (1989-98)	Youngtimer	Dicembre	122/129
NSU			
Prinz 1000 S (1967)	Impressioni	Novembre	118/125
OLDSMOBILE			
Tornado DeLuxe (1967)	Impressioni/tecnica	Marzo	60/67
OPEL			
Kadett (1962-1979)	Dossier	Settembre	58/77
Kadett (1963)	Protagoniste	Settembre	52/55
PEUGEOT			
205 (1982-1998)	Dossier	Maggio	66/85
205 GTI 1.6 (1986) vs 205 GTI 1.9 (1988)	Test a test	Maggio	88/93
GTI (1984-2012)	La storia	Ottobre	38/43
PININFARINA			
A112 Giovani (1973)	Pezzi unici	Febbraio	120/123
PLYMOUTH			
Cuda 383 Convertible (1971)	Impressioni	Luglio	38/39
Cuda 383 Convertible (1971)	Regine del passato	Luglio	32/37
PORSCHE			
356 A 1600 Super Speedster (1955)	Protagoniste	Agosto	78/83
356 Speedster Vintage Speedsters	Repliche	Agosto	86/93
911 Carrera (996) (1997-2001)	Classiche domani	Settembre	104/111
RENAULT			
5 Parisienne 2 (1983)	Impressioni	Gennaio	60/61
5 TL (1973)	Protagoniste	Gennaio	50/57
5 Turbo	Vita di Club	Gennaio	62/75

Berlinetta pepata
 Sotto. La coperina di ottobre è dedicata alla Peugeot "205 GTI", berlina francese prodotta tra il 1984 e il 1994. Nel servizio si parla anche delle sue eredi, la "206 GTI", la "207 GTI" e la nuova "208 GTI".
 Sotto a destra. Nata all'inizio degli anni Novanta, la "RZ" è la versione aperta della "SZ" del 1989. Il motore è un V6 di tre litri e la carrozzeria è di Zagato: la si può ammirare, insieme con la coupé, sul numero di maggio.

RILEY			
RME 1500 (1953)	Impressioni	Dicembre	92/97
ROLLS ROYCE			
Silver Cloud Freestone&Webb (1957)	Regine del Passato	Ottobre	28/33
ROVER			
P4 110 (1963)	Impressioni	Aprile	96/101
Mini British Open Classic (1994)	Youngtimer	Dicembre	48/53
SIATA			
208 CS Balbo (1953)	Impressioni	Gennaio	76/81
SINGER			
Nine Sports Tourer (1933)	Impressioni	Aprile	116/121
SHELBY			
Cobra MK II (1965)	Nate per correre	Luglio	66/71
SIMCA			
1000 GLS (1976)	Impressioni	Ottobre	124/129
1000 Rallye (1970)	Protagoniste	Ottobre	116/121
STANGUellini			
1100 Bertone (1947)	Nate per correre	Febbraio	110/115
TRIUMPH			
Spitfire 4 (1962-1964)	Protagoniste	Novembre	68/73
VOLKSWAGEN			
Maggiolino Cabriolet (1962)	Impressioni	Agosto	122/131
New Beetle Cabriolet (2002-2010)	Youngtimer	Novembre	76/83
WOLSELEY			
Hornet Special (1934)	Impressioni	Giugno	108/113
AUTOMOBILI VARIE			
Auto da spiaggia	Amarcord	Agosto	40/45
Bianchi 70 HP (1911)	Fatti e persone	Agosto	16/17
Formula 1 a sei ruote		Marzo	28
Fiat 127 a quattro porte	Posta	Settembre	24
Fiat Ritmo E.S.	Posta	Luglio	28
Hot rod su base Ford 1935	Elaborazioni	Dicembre	116/121
Hillman Zimp Zagato (1964)	Prototipi	Agosto	100/101
Lada Zhiguli	Fatti e persone	Giugno	16/17
Lancia Fulvia barchetta F&M	Fatti e persone	Dicembre	28



SERVIZI		me	pag
Maserati a trazione anteriore	Posta	Novembre	40
MG ZT X Power	Posta	Agosto	26

GUIDA ALL'ACQUISTO

BMW Serie 5 (1972-1981)		Dicembre	78/79
Fiat 128 Sport Coupé		Luglio	64/65
Lancia Delta HF Integrale 16V		Marzo	80/81
Lamborghini Diablo		Maggio	58/59
Mazda MX-5		Agosto	56/57
Mercedes-Benz W113		Giugno	54/55
Opel Kadett		Settembre	56/57
Peugeot 205		Maggio	86/87
Porsche 356 Speedster		Agosto	84/85
Renault 5		Gennaio	58/59
Rover Mini British Open Classic		Dicembre	54/55
Simca 1000 Rallye		Ottobre	122/123
Triumph Spitfire 4 (1962-1964)		Novembre	74/75

COMMERCIALI E INDUSTRIALI

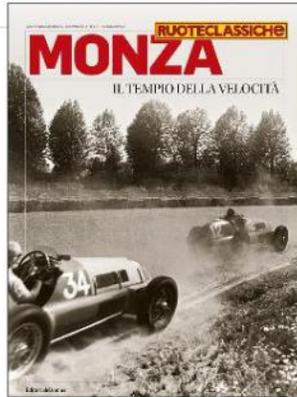
Auwärter Neoplan SH8 (1954)	Industriali	Novembre	98/101
Fiat 640N (1950)	Industriali	Febbraio	116/119
Kässbohrer Setra S6 (1959)	Autobus	Agosto	110/115
Renault F4 (1983)	Commerciali	Ottobre	112/115

MOTOCICLETTE E SCOOTER

Scoter italiani		Dicembre	80/91
-----------------	--	----------	-------

STORIA CASE

Delahaye		Febbraio	35/41
Elva		Febbraio	98/99
Goliath	Posta	Dicembre	30
Intermeccanica		Ottobre	92/93
Lancia Sport		Marzo	38/41
Maybach	Posta	Febbraio	35/41
Nardi		Ottobre	52/55
Singer		Aprile	122/125



Wolseley		Giugno	114/119
----------	--	--------	---------

PERSONAGGI

Cesare Fiorio		Dicembre	42/45
David Gooding		Aprile	16
Giannino Marzotto		Agosto	18
Ferdinand Alexander Porsche		Maggio	6/7
Sergio Scaglietti		Gennaio	8/11

PILOTI

Amilcare Ballestrieri		Febbraio	42/43
Tony Carello		Giugno	100/101
José Froilán "El Cabezon"		Ottobre	94/99
Gilles Villeneuve		Maggio	60/65

SPORT

Formula 2 1948-1953		Agosto	72/77
Scuderia Spirit		Agosto	27
Scuderia Zakspeed		Dicembre	30

GARE E RAID

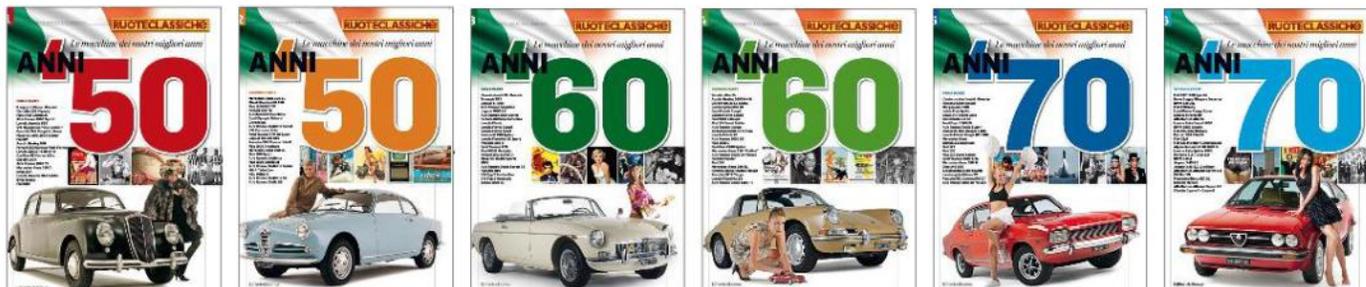
Calendario Csaì		Febbraio	20/21
Coppa delle Alpi	Grandi Eventi	Marzo	102/105
Coppa Franco Mazzotti		Luglio	16/17
Goodwood Revival Meeting	Grandi Eventi	Novembre	130/137
Gran Premio Nuvolari		Novembre	108/111
Hills Race		Ottobre	130/133
Mille Miglia 2012		Luglio	78/81
Mille Miglia: intrigo di mezza estate		Settembre	42/45
Montecarlo Historique		Marzo	18
Motoclassiche: Rievocazione Circuito Ospedaletti		Ottobre	34/37
Quanto costa un evento		Aprile	56/57
Passione Engadina		Ottobre	64/67
Raid dell'Etna		Novembre	84/85
Rally Mille Miglia storico		Giugno	14
Targa Florio e dintorni		Novembre	32
Terre di Canossa International Classic Cars Challenge		Maggio	94/97
Trofeo Milano		Novembre	30/31
Winter Marathon		Marzo	50/55

MANIFESTAZIONI

Alfasud all'Eur		Novembre	34/35
Amelia Island Concours d'Elegance		Maggio	112/117
Auto-Moto d'Epoca - Anteprima		Settembre	18/23
Auto-Moto d'Epoca Padova	Grandi eventi	Dicembre	56/65
Auto-Moto Retro		Marzo	14
Concorso d'Eleganza di Villa d'Este		Luglio	40/45
Concorso Povere ma Belle		Dicembre	66/71
ICCCR Citroën ad Harrogate		Ottobre	103
Kuwait Concours d'Elegance		Aprile	102/105
LeMans Classic		Agosto	20
Milano Autoclassica		Marzo	22/23
Monterey Car Week		Ottobre	76/85
Raduno Peugeot a Coblenza		Luglio	20
Rétromobile		Marzo	68/73
Schloss Dyck		Ottobre	18/19
Vernasca Silver Flag		Agosto	46/49

Allegati da non perdere

Sopra. Tra i supplementi del 2012 lo speciale "Monza, il tempo della velocità", 160 pagine con esclusive foto d'epoca e articoli firmati dai più prestigiosi giornalisti di Auto Italiana (a sinistra). Il calendario del 2013 illustra dodici utilitarie "povere ma belle", tra cui la Renault "Dauphine", che ha l'onore della copertina.



I nostri migliori anni
Sopra. Per la serie "Galleria Ruoteclassiche" ecco la raccolta dei più bei servizi sulle auto degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta pubblicati dalla nostra rivista. Due fascicoli per ogni decennio, tutti a colori, per conoscere in ogni dettaglio le macchine di quel periodo, dalla Cisitalia "202" Vignale alla Dino "246 GTS".

Spettacolare "TV"
Sotto. La Fiat "1100/103 TV" del 1955 è la "Protagonista" di aprile. Alla versione più sportiva della berlina media torinese è dedicata la copertina; all'interno anche un servizio sulla "1100/103" e la guida all'acquisto.

SERVIZI	mese	pagina
ASTE		
Artcurial Le Mans (F)	Settembre	118/121
Bonhams Brooklands (GB)	Febbraio	127
Bonhams Goodwood (GB)	Agosto	132/135
Bonhams Harrogate (GB)	Gennaio	112/113
Bonhams Londra (GB)	Giugno	120/121
Bonhams Monaco (MC)	Luglio	130/132
Bonhams Oxford (GB)	Aprile	126/127
Bonhams Parigi (F)	Marzo	128
Bonhams Sootsdale (GB)	Marzo	124/128
Coys Londra (GB)	Febbraio	124-126
Gooding & C. Amelia Island (USA)	Aprile	128/129
Gooding & C. Pebble Beach (USA)	Ottobre	134/135
MG a Goodwood e Beaulieu	Novembre	148/151
Newport Pagnell (GB)	Luglio	133
RM Phoenix (USA)	Marzo	126/127
RM Amelia Island (USA)	Maggio	126/127
RM Boca Raton (USA)	Maggio	124/125
RM Monaco (MC)	Luglio	134/135
RM Monterey (USA)	Ottobre	10
Targhe italiane all'estero	Dicembre	130/131
MUSEI E COLLEZIONI		
Alfa Romeo ad Arese	editoriale	Marzo 6/7
Alfa Romeo a Felonica (MN)	Gennaio	86/89
Casa Enzo Ferrari	Aprile	112/115
Collezione Pierluigi Chiesa	Dicembre	104/109
Collezione Robert Lee	Agosto	58/61
Collezione Corrado Lopresto	Luglio	82/89
Museo Saab in vendita	Febbraio	16
RUOTINE CLASSICHE		
Alfa Romeo 6C 1750GS/Mercedes SSK	Agosto	68/71
Leggo Volkswagen Typ 2 (1962)	Maggio	50/51

SCHEGGE			
Acrobazie su due ruote	Febbraio	8/9	
Carroll Shelby	Giugno	6/7	
Donne e motori anni 50-60: le avevamo tanto amate	Luglio	6/7	
Grandi alluvioni del passato	Gennaio	6/7	
Quando le donne avevano la gonna	Marzo	8/9	
Sergio Pininfarina	Agosto	6/7	
TECNICA			
Fari a scomparsa	Posta	Maggio	32
Lotus Europa (1966-1975)	Settembre	84/85	
Motore due tempi	Posta	Agosto	28
Motore 12 cilindri in grande serie	Posta	Giugno	26
Motore Wankel	Posta	Ottobre	24
Restauro parabole dei fari	Luglio	54/57	
Restauro volanti	Novembre	86/91	
VARIE			
Auto dei papi	Dicembre	18/19	
L'aereo del film "Amelia"	Ottobre	14/15	
Anni 80: la storia	Aprile	72/95	
Anniversari "Il meglio del 1962"	Febbraio	62/67	
Area C a Milano	Febbraio	14	
Fisco e Ferrari	Aprile	45/47	
Fisco: fuga dalle supercar	Maggio	44/49	
Harley Davidson dello tsunami giapponese	Dicembre	10	
Inchiesta: Heritage Fiat	Luglio	124/129	
Kart anni 70	Posta	Novembre	38
Nomi di automobili in latino e greco	Settembre	16/17	
Porsche in Veneto	Viaggi Storici	Aprile	48/55
Osservatorio: Monterey Car Week	Novembre	64/67	
Restauratore Porsche in Inghilterra	Maggio	20/21	
Restauratore Vintage Works in Irlanda	Giugno	38/41	
Ritrovamenti in America Latina 1970-1980	Giugno	102/107	
Superbollo	Febbraio	18	
Treni storici: la ferrovia del Velay	Settembre	92/97	



MERIDIANI Montagne

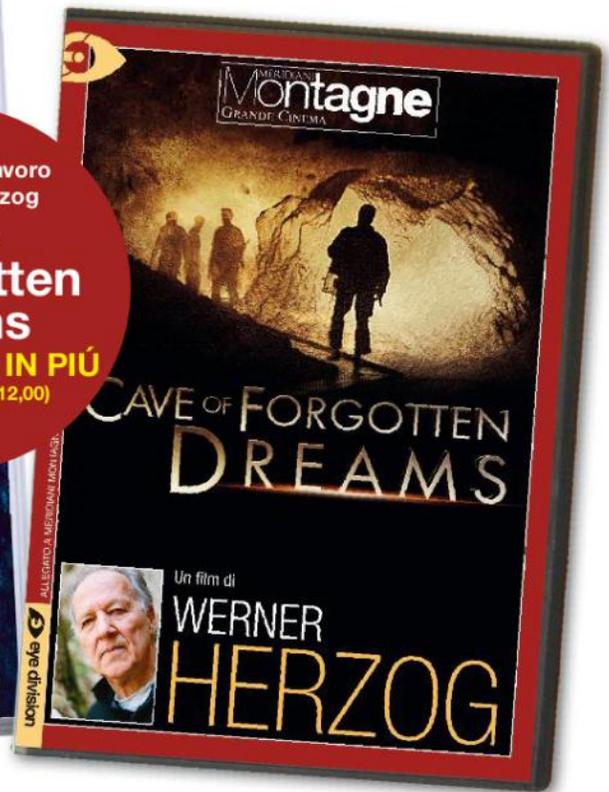
Latemar-Val Di Fiemme Le grandi torri



Sentieri, ferrate,
rifugi sulle tracce
dell'alpinismo classico

Storia, costume, curiosità
della Marcialonga

DVD
L'ultimo capolavoro
di Werner Herzog
**Cave
of forgotten
dreams**
A SOLI € 4,50 IN PIÙ
(rivista più dvd € 12,00)



60

IN REGALO La cartina del Latemar
Val di Fiemme

10 itinerari di escursionismo e di ciaspole
Tutti i rifugi e i numeri utili

RADUNO EUROPEO *The polish road of Fiat*



CRACOVIA



20 - 23 GIUGNO 2013



Club organizzatore



Con la collaborazione di



RUOTECLASSICHE

www.topolinoautoclubitalia.it

Tel. 337 57 57 51

LA REGINA & L'EREDE AL TRONO



PEUGEOT 207 S2000, CINQUE VOLTE CAMPIONE RALLY,
PASSA IL TESTIMONE A 208 R5.



PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

TOTAL

Per il quinto anno consecutivo siamo Campioni d'Italia Piloti e Costruttori, grazie alla coppia Andreucci-Andreussi e al team di tecnici e sponsor. Un grande successo che conferma la nostra eccellenza tecnologica, la stessa che i nostri clienti apprezzano ogni giorno. E la nuova 208 R5 è già pronta a raccogliere il testimone e a partire. Con slancio, verso il futuro.

