

# RUOTE CLASSICHE

CHIEDI IN EDICOLA  
C'È ANCHE LA COPIA CON  
LE FUORISERIE  
VOLUME PRIMO



## MASERATI MERAK SS

*Ritorno al futuro*

### 100 ANNI ASTON MARTIN

DALLA DB5 DI 007  
AI GIORNI NOSTRI

### YOUNGTIMER

VOLVO 850 T5 R  
IL CALORE DEL NORD

### ABBIAMO GUIDATO

BENTLEY TURBO R  
MERCEDES 380 SE  
FIAT 1100 GHIA E MONTEROSA  
FIAT UNO 45 S

# MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

22 - 23 - 24 FEBBRAIO 2013

ORARIO 9.30 - 19.00

FIERA MILANO  
Nuovo polo fieristico Rho

## 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 30.000 mq.



ZENOBI CLASSIC CIRCUIT

Milano



### 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.



### 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.



### 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 accomunate dalla stessa, autentica passione.



### ZENOBI 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 sfide.



### 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 inseguimento. 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.

MAIN SPONSOR



CON IL PATROCINIO DI:



Provincia di Milano



MEDIA PARTNER:



RUOTECASSICHE

GIORGIO NADA EDITORE

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



follow us on:



WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM



26



62



80

**È nata una stella**  
 Con l'avvento degli anni Settanta, anche le supercar si fanno più "morigerate". E Maserati lancia sul mercato una GT di basso profilo sviluppata su base "Bora", ma con due cilindri in meno. Per il nome - "Merak" - si lasciano da parte per una volta i venti e si sceglie quello di una stella del Grande Carro. Servizio a pag. 54.



98



104

**AUTOMOBILI**

**Regine del passato**

Bentley "Turbo R" 1996:  
*Scandalo a corte*

26

**Impressioni**

Bentley "Turbo R": 1996  
*Ma tanta potenza non fa una sportiva...*

32

Fiat "1100 E Supergioiello" Ghia 1952:  
*Oreficeria torinese*

80

Fiat "1100/103 TV" Monterosa 1956:  
*Sentirsi diversi*

86

Mercedes "380 SE" 1980:  
*Una puntata all'otto*

92

**Youngtimer**

Volvo "850 T-5R" 1994-1997  
*Cavalli un tot al chilo*

38

**Nate per correre**

Nota "Streamliner" 1958:  
*Scattante come un canguro*

48

**Protagoniste**

Maserati "Merak SS" 1980:  
*Vaga stella dell'Orsa*  
 Fiat "Uno 45 S" 1984:  
*L'ultima numero 1*

54

104

**Guida all'acquisto**

Maserati "Merak SS":  
*Per 32.000 euro non puoi chiedere di più*  
 Fiat "Uno" prima serie 1983-89:  
*Se hai spazio nel box approfittane ora*

60

110

**La storia**

Aston Martin: seconda parte 1961-2012  
*Si riparte da cinque*  
 La gamma della Fiat "Uno" prima serie 1983-89:  
*Uno per tutti, tutti per uno*

62

112

**STORIA E COSTUME**

**Gare, raduni e concorsi**

*Dove andiamo quest'anno?*

34

**Anniversari**

*Accadde nel 1963*

46

**Personaggi**

Vito Proscia da Cassano delle Murge (BA):  
*Maitre d'officina*

98

**MERCATO**

**Vendite all'asta**

*Il collezionista di pinne*

118

**Il polso del mercato**

*Coupé è bello, grande è meglio*

123

**Vendo&Compro**

*Un ponte tra domanda e offerta*

124

**Quotazioni**

*Dieci gradi di valore*

144

*I prezzi dei veicoli industriali e commerciali*

159

*I prezzi delle auto americane*

160

**RUBRICHE**

**Editoriale**

*"Fuoriserie", un fenomeno tutto italiano*

5

**Fatti e persone**

6

**Appuntamenti con le storiche**

18

**Posta**

22



www.spalluno.ch

Le passioni fanno vivere l'uomo, la saggezza lo fa soltanto vivere a lungo.



23 - 25 AGOSTO 2013  
2ª edizione

informazioni e iscrizioni: [www.passione-engadina.ch](http://www.passione-engadina.ch)



Lamborghini Zurich  
Schmohl AG



PLOZZA  
VINI BRUSIO



Montegrappa  
ITALIA

panofanusa



ALLEGRA

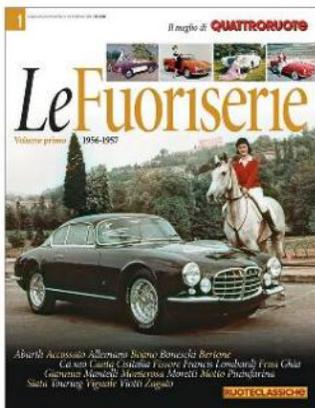
PCW



PASSUGGER

di Michele Marchianò

# “FUORISERIE” UN FENOMENO TUTTO ITALIANO



**144 pagine, solo 4,70 euro**  
Sopra. Il primo volume della collana "Le Fuoriserie", allegato a questo numero di Ruoteclassiche (supplemento 4,70 euro).  
Sotto. L'Abarth "215A Coupé" Bertone del 1956: 747 cm<sup>3</sup>, 47 CV a 6000 giri/min, 160 km/h.



Nel 1957 l'industria automobilistica italiana produce 319.000 vetture. Di queste, 8800 sono "fuoriserie". Una ventina le grandi carrozzerie che operano sul mercato, le più pronte a rinnovarsi dopo la stasi operativa imposta dalla guerra. Con grande abilità esse sanno trasformare - caso unico in Europa - l'antica attività artigiana in una piccola ma vivace industria in grado di soddisfare la crescente richiesta di automobili innovative e di qualità.

La gamma dei modelli va dalle sportive di grossa e media cilindrata (settore di cui i carrozzieri divengono gli incontrastati protagonisti) fino alle piccole utilitarie, rese più aggraziate da un nuovo e più accattivante disegno. Nel conto vanno anche le "elaborate", auto di serie semplicemente impreziosite con accessori e tocchi di colore, oltre a giardinette e furgoncini. Minore che in passato è solo il numero delle auto "su misura" per clienti blasonati. Al loro posto vengono realizzati avveniristici prototipi, dream car e show car voluti delle case automobilistiche alla ricerca di nuove provocazioni formali, idee e anticipazioni stilistiche.

Questa piccola rivoluzione, che muta di fatto l'arte carrozzeria, si completa con la realizzazione delle prime "fuoriserie di serie". Capostipite di questa nuova categoria è l'Alfa Romeo "Giulietta Sprint" di Bertone, la cui consistente produzione (dal 1954) viene interamente affidata dalla Casa milanese allo stesso carrozziere. Pinin Farina ne se-

gue l'esempio mettendo in catena di montaggio la versione spider. È la svolta. Le 8800 "fuoriserie" prodotte nel 1957 diventano, nel 1963, oltre 46.000, una cifra oltre cinque volte superiore alla precedente. Ma non è il numero che ci deve sorprendere. Colpisce piuttosto la quantità e la qualità dei modelli prodotti nello stesso periodo anche dagli altri carrozzieri come Touring, Ghia, Zagato, Vignale, Moretti...

Quattroruote, la rivista fondata da Gianni Mazzocchi, coglie l'attimo di questo passaggio storico e ne documenta, passo dopo passo, l'evoluzione, fino alla successiva trasformazione. Questa avviene alla fine degli anni Sessanta. Nel decennio successivo nasce infatti una nuova categoria di operatori indipendenti, quella degli stilisti (oggi designer), mentre l'industria carrozzeria raggiunge in alcuni casi l'ambizioso traguardo della progettazione integrale e della commercializzazione diretta.

"Le Fuoriserie", la collana di sette volumi che da questo numero di febbraio Ruoteclassiche propone in allegato ai suoi lettori (vedi a pagina 6 il piano dell'opera), illustra questi passaggi attraverso la documentazione lasciataci da Quattroruote, dal 1956 (fondazione della rivista) al 1970, quando su un milione e mezzo di veicoli prodotti in Italia le fuoriserie sono salite appena a 55.754. Una decina le carrozzerie storiche sopravvissute. È l'inizio di un declino? No. Solo l'ennesima trasformazione. Che cosa avverrà dopo è un'altra storia. **R**



**Torino e Ginevra, Saloni-vetrina**  
Sopra. Jaguar "XK 140" Allemano, granturismo allestita nel 1956.  
A lato. Fiat "600 Coupé" Viotti del 1956. Foto tratte dal primo volume di "Le Fuoriserie", dedicato al biennio 1956-57.



# CORREVANO GLI ANNI DELLE "SERIE SPECIALI"



2 Collana "Il meglio di Quattroruote" n. 2 - Marzo 2013 - € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

## LeFuoriserie

Volume secondo 1958-1959

Abarth Allemano Alloisi Bertone Boano Bonetto Boneschi  
Canta Caprera Carrozzerie Speciali Fiat Cisitalia Colli Ellena Fissore  
Francis Lombardi Frua Ghia Ghia-Suisse Michelotti  
Monterosa Morelli Moretti Motta Pinin Farina Savio Scaglietti Scioneri  
Siata Touring Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**A** marzo, secondo appuntamento in edicola con "Le Fuoriserie" 1956-1970, la nuova raccolta di volumi della collana "Il meglio di Quattroruote". Saranno oltre 100 i modelli illustrati: vetture molto particolari, le cosiddette "elaborate", opere di una "carrozzeria minore" che tra il 1958 e il 1959 ebbero un'ampia diffusione. Su di esse gli interventi dei carrozzieri si limitavano a pochi tocchi. La vettura, preferibilmente un modello di serie (di solito una berlina), veniva impreziosita da un gran numero di accessori disegnati ex novo: calandre, fari, lampeggiatori laterali, copricerchi, fregi e garniture cromate, parafranghi avvolgenti...

Le modeste modifiche alla carrozzeria, quando venivano apportate, riguardavano invece i passaruota e la coda, dotata di pinne più accentuate, secondo la moda del tempo. Interventi extra potevano infine interessare anche il tetto della vettura che veniva alzato nella parte posteriore (con eventuale prolungamento sopra il lunotto) per ottenere una maggiore abitabilità per i passeggeri posteriori. In anni in cui le auto di serie non disponevano praticamente di gadget, le "elaborate" degli anni 50 erano quelle che oggi sono le versioni "full optional" o, se preferite, le "serie speciali". E con quel-

**MARZO (1958-59)**

Il secondo volume della collana si sofferma sul biennio 1958-59, anni nei quali si ebbe un boom di quelle che oggi verrebbero definite le "serie special". Da Abarth a Zagato non ci fu carrozziere con non si cimentò col tema. In copertina l'Alfa Romeo "2000 Spider" Touring.



1 Collana "Il meglio di Quattroruote" n. 1 - Febbraio 2013 - € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

## LeFuoriserie

Volume primo 1956-1957

Accornero Allemano Bertone Boano Cicco Canto  
Carrozzerie Speciali Fiat Cisitalia Frua Pinacci Lombardi  
Pina Ghia Ghia-Suisse Michelotti Moretti Motta  
Pininfarina Siata Touring Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**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 fuoriserie riempiono i Saloni. Perfino la "Nuova 500" veste abiti griffati.

3 Collana "Il meglio di Quattroruote" n. 3 - Aprile 2013 - € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

## LeFuoriserie

Volume terzo 1960-1961

Abarth Allemano Allemani Bertone Boano Bonetto Boneschi  
Canta Ciccolini Colli Ellena Fissore Francis Lombardi Frua  
Ghia Italostrada Pinin Michelotti Montersola Moretti Pininfarina  
Savio Scaglietti Siata Touring Trossello Speciali Fiat  
Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**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"...

4 Collana "Il meglio di Quattroruote" n. 4 - Maggio 2013 - € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

## LeFuoriserie

Volume quarto 1962-1963

Abarth Allemano Bertone Bertone Canto Ciccolini Colli  
De Tommaso Ellena Fissore Francis Lombardi Frua Ghia  
Italostrada Pinin Michelotti Montersola Moretti Pininfarina  
Savio Scaglietti Siata Siata-Siemens & Rossmo Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**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.

5 Collana "Il meglio di Quattroruote" n. 5 - Giugno 2013 - € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

## LeFuoriserie

Volume quinto 1964-1965

Abarth Allemano Bertone Bertone Canto Caprera Pininfarina  
Canto Siata Fiat Ghia-Suisse Ghia De Tommaso Ellena Fissore  
Francis Lombardi Frua Ghia Ghia-Suisse Italostrada  
Michelotti Montersola Moretti Osi Pinin Pininfarina Pina Auto  
Ripa Siata Superleggera Siata-Siemens & Rossmo Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**GIUGNO (1964-65)**

1964. Il mercato delle fuoriserie cresce grazie a Moretti, Osi, Francis Lombardi, Scioneri, Savio, Fissore. I telai più usati sono 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".



le di oggi avevano spesso in comune anche l'uso del bicolore e gli interni in pelle, allora però immancabilmente finta. Quasi nessun carrozziere rinunciò a una propria linea di "elaborate". La loro commercializzazione (che avveniva in via diretta) fu anzi una fonte di sicuro guadagno. Non mancano, tra questo tipo di modelli, nomi prestigiosi della carrozzeria italiana come Bertone, Zagato, Ghia e Vignale.

Le più diffuse furono naturalmente le Fiat "600" e "1100", ma ci fu anche una piccola produzione di Lancia "Appia", Alfa Romeo "Giulietta", Fiat "1500" e "1800", che oggi costituiscono una vera rarità collezionistica perché poche sono quelle sopravvissute. Le "Appia" e le "Giulietta" saranno la chicca più interessante del prossimo fascicolo di marzo, che offrirà al lettore una panoramica molto interessante di questi modelli molto perché completa anche del loro prezzo, un'informazione altrimenti difficile da trovare. Non perdetevi, quindi, il secondo volume di "Le Fuoriserie" in vendita allegato a Ruoteclassiche a 4,70 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista. (M.M.)



**La metamorfosi delle berline**  
A sinistra. Alfa Romeo "Giulietta" firmata Francis Lombardi (1959). In alto, da sinistra. Lancia "Appia", carrozzeria Canta, con elaborazione dei parafranghi, del lunotto e della code (1959); Lancia "Appia" griffata Monterosa, con il frontale modificato (1959).



**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.

## MOSTRA-SCAMBIO DI NOVEGRO (MI)

### PORTE APERTE AI "CINQUANTINI"

Saranno i "cinquantini" degli anni Sessanta e Settanta gli ospiti d'onore della 57ª edizione della mostra-scambio di auto, moto e cicli d'epoca che si svolgerà dal 15 al 17 febbraio al Parco Esposizioni di Novogro, nell'hinterland di Milano. Nei 16.000 metri quadrati di area espositiva coperta (oltre ai 60.000 all'aperto) saranno in esposizione ciclomotori, motociclette e scooter di marchi che hanno fatto la storia del motociclismo italiano, a cominciare dalla Piaggio, con il suo famoso "Ciao" e le sue intramontabili "Vespa", per proseguire con Gilera, Garelli, Fantic Motor, Moto Guzzi (ricordate il "Dingo"?), Moto Morini (e il "Corsarino"?), Malaguti, Peugeot ma anche con piccoli costruttori di cui oggi si sono perse le tracce e autentiche rarità (Guazzoni, Aspes, Testi, Malanca, SWM). Come di consueto, la borsa-scambio dedicherà ampi spazi anche ai banchetti di ricambi e accessori originali. Per informazioni: [www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)



## DIBATTITO A FLERO (BS)

### IL PUNTO SU REVISIONI E REIMMATICOLAZIONI

Si è svolto a Flero (BS), a inizio dicembre, un affollato incontro al quale hanno partecipato circa 200 appassionati, per parlare di revisioni periodiche, collaudo delle "storiche" e reimmatricolazioni. A organizzare la serata è stato il locale Club Auto e Moto d'Epoca; al tavolo dei relatori c'erano Maurizio Vantaggiato e Walter Minelli della Motorizzazione di Brescia, Salvatore Pascucci (presidente del Registro Storico FMI), Emilio Comelli (coordinatore regionale Asi e presidente del MWVCC di Brescia), Mauro Pasotti (presidente nazionale della Commissione Storica Motociclette Asi) e Nanni Orlandi, commissario tecnico nazionale. Incalzati dal giornalista Roberto Manieri, gli ospiti hanno discusso le procedure di revisione periodica, anche a fronte delle nuove disposizioni che prevedono la possibilità di ottenere un'etichetta da applicare al libretto per certificare lo status di veicolo storico. Tale qualifica comporta l'obbligo di rivolgersi alla Motorizzazione per la revisione, per godere del regime agevolato della verifica tecnica per i veicoli storici. Tra i vantaggi, c'è quello di non effettuare il controllo dei gas di scarico e la prova dei freni sui rulli, evitando il rischio di danneggiare i veicoli. La discrezionalità dei tecnici permette di evitare lo "scuotimento" dell'avantreno per verificare i giochi dell'anteriore, a tutto beneficio dell'integrità della vettura. (P.M.)



PAOLO MAZZETTI



## La "Countach" me la faccio NEL SOTTOSCALA

LA STORIA

**N**on potete permettervi una Lamborghini "Countach"? Costruitevela da soli! È quello che ha fatto un entusiasta inglese, che risponde al nome di Ken Imhoff, da tempo residente Oltreoceano.

Grande appassionato del mitico modello del Toro, per coronare il suo sogno ha impiegato la bellezza di 17 anni, lavorando nel sottoscala della sua villetta nel Wisconsin

(Usa). Ha dapprima estrapolato le misure da un modello in scala 1:16, per poi costruire un manichino in legno e rivestirlo d'alluminio. Ha quindi proceduto a completare la carrozzeria partendo dal retro e venendo via via avanti. E come cuore ha impiantato un motore V8 Ford. La sua intenzione iniziale era quella di realizzare un modello in scala, ma il progetto gli ha preso la mano e Imhoff

ha costruito una vettura vera, perfettamente funzionante: solo che non ha fatto i conti con l'officina improvvisata in cantina, e per mettere la vettura in strada ha dovuto chiamare una ruspa perché aprisse un varco nelle fondamenta.

Completata nel 2008, la vettura ora va in vendita al miglior offerente. Prezzo base 75.000 dollari, circa 58.000 euro.



### È unica e costa la metà

A sinistra. Difficile quotare un esemplare "unico" di "Countach", realizzato interamente a mano da un appassionato: comunque sia, il prezzo base è circa la metà di quello dell'auto autentica.

In alto. Ken Imhoff posa orgoglioso accanto alla creatura per la quale ha speso 17 anni della propria vita a lavorare in un sottoscala.

FORLÌ, 9-10 MARZO

### OLD TIME SHOW A QUOTA DIECI!

**O**ld Time Show, arriva l'edizione del decennale: per l'occasione, l'ormai classica mostra-scambio di Forlì, che oggi anno richiama circa 20 mila visitatori, presenta due rassegne tematiche. La prima sarà dedicata alle "Grandi Fiat"; la seconda alle gloriose due ruote della MV Agusta, che fu protagonista, sul mercato e nello sport, negli anni che vanno dal 1945 al 1977. Ben 40 mila i metri quadrati di spazio espositivo (tra aree coperte e all'aperto), che avranno il loro cuore nell'area riservata ai banchi dei ricambi e degli accessori.

L'appuntamento è per il 9-10 marzo, con orario 8.30-18. Old Time Show è organizzata dalla Fiera di Forlì, in collaborazione con Asi, Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca e Club Il Velocifero di Rimini.

Per informazioni:  
[www.fierafortli.it/oldtime](http://www.fierafortli.it/oldtime)



CONCORSO D'ELEGANZA A SALVAROLA TERME

### IL MEGLIO DELLA MOTOR VALLEY

**S**i terrà il 23-24 marzo, a Salvarola Terme (MO), la 14ª edizione del Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme, che quest'anno prevede un defilé nei luoghi di culto del motorismo emiliano: la cosiddetta "Motor Valley" tra Maranello, Sassuolo e Modena. Ospiti d'onore della kermesse, che vivrà il suo culmine nella giornata di domenica 24 marzo con il vaglio delle vetture da parte di una giuria di esperti, saranno le spider inglesi: tra le presenze annunciate si segnalano diverse Triumph "TR" e "Spitfire", MG "F2" e "TC" e Jaguar "E Type Spider", "XK 120", "140" e "150" e il prototipo "SS 2.5 Litre" del 1937. Ma ovviamente, nelle classi "aperte" fino al 1975, si attendono tutti i prestigiosi marchi di casa - Ferrari, Maserati e Lamborghini - oltre ad Alfa Romeo e Lancia, che saranno anche protagonisti della manifestazione "Modena Terra di Motori", di cui il concorso di Salvarola Terme rappresenta una gustosa anteprima.

Per informazioni: [www.hoteltermesalvarola.it](http://www.hoteltermesalvarola.it)



**F.lli Rossi**

**051 35 99 09**

**www.fllirossi-tyre.com**

**Musso Gomme**

**011 85 2019**

**www.mussogomme.it**



**PIRELLI**  
**CINTURATO™**

**185VR16 CA67**

Aston Martin DBs up to late DB4s; Jaguar XK120,140,150 and C-type; BMW 250 and 375; '50s and early '60s Maserati and Ferrari; Bristol up to the 409 in 1967; AC Ace; Triumph Gloria and Renown; Riley RM and Pathfinder; Lea Francis up to 1954; Daimler DB18.

**185VR15 CA67**

Aston Martin DB4, DB6 and DB8; Jaguar E-type series182 and Jaguar Mk1, Mk2 & S-type saloons; Daimler V8 saloon; Ferrari 250GT and 250GTE; Mercedes 220D; BMW 2600 and 3200; Citroen ID and DS. Morgan +8; Rover P4 and 5; Jensen CV8



**205VR15 CN72**

AC 428; Aston Martin DB6 MkII; DBS; Bentley Type1 ('66-'73); Ferrari 330 GT 2+2; 500 Superfast, 365,GT 2+2; Iso, Rivolta and Grifo; Lamborghini 350 GT, 400GT, Islero, Miura and Espada; Maserati 4200 Quattroporte, Mistral 68, Mexico.Ghibli, Sebring; Rolls Royce Silver Shadow ('66-'73).

**165HR14 CA67**

Alfa Romeo Alfetta, Giulia & Spider; Audi 100; Austin Cambridge & A60 Countryman; BMW 1800&2000; Citroen GS; Lancia Flavia & Fulvia;Mazda1800; MGB; MG Magnette; Morris Oxford; Peugeot 504; Porsche 924;Riley 4/68 & 4/72; Rover 2200TC; Wolsley 16/60

**155HR15 CA67**

Alfa Romeo Giulietta and Giulia; Lancia Flavia and Appia; Lotus Elite; MGA; Peugeot 403 and 404; Triumph TR2 and 3; Volkswagen Beetle.

**www.longstone.com**

**www.cinturato.net**



# Dentro la scatola C'È UN'OFFICINA

**T**utto il fascino (ma anche il disordine e la "sporcizia") di un'officina dei primi anni 90. È il piccolo capolavoro in scala 1:24 realizzato da Enzo Biscé Nicolamarino, classe 1990, di professione geometra, residente ad Andria (BT). Il diorama replica, tra ponti sollevatori, paranchi, cric e scaffali pieni di scatole di ricambi, il classico ambiente in cui i carburatori venivano ancora regolati "a orecchio", molto prima dell'avvento dei banchi diagnosi.

All'interno, tre auto simbolo dell'Italia di allora: una già matura (per l'epoca) Fiat "500 L", invecchiata e impolverata a dovere; una Lancia "Fulvia 1.3 HF" del 1967 alle prese con un intervento di carrozzeria e un'assai più recente Lancia "Delta HF Integrale" del 1991. Il dettaglio delle pareti, con vari poster e fotografia della squadra del cuore, e del pavimento coperto di macchie d'olio e di grasso, è sorprendente; davvero suggestivi sia il banco di lavoro che gli scatoloni dei ricambi, sui quali sono stati riprodotti i marchi delle varie aziende (Lancia, Magneti Marelli, Abarth, Fiamm). Su Quattroruotine di gennaio-marzo.



## SCUDERIA BRESCIA CORSE

### GUIDO FORESTI SCOMPARSO A LOS ROQUES



**L**a serata di fine anno della Scuderia Brescia Corse, il 12 dicembre, sarà ricordata per quella che al momento appariva una casualità: per un impedimento occorso al presidente Ugo Gussalli Beretta, a condurre la serata è stato il vicepresidente Guido Foresti (foto). Pochi giorni più tardi, l'imprenditore di Pralboino risulta disperso in Venezuela, assieme alla moglie Elda e agli amici Missoni. Al

momento di andare in stampa, le ricerche dei dispersi procedono senza successo. Foresti è conosciuto nel mondo dell'automobilismo d'epoca per la sua partecipazione a molte manifestazioni con la sua Bugatti "Type 37", in particolare alla Mille Miglia. Da parte di appassionati di auto d'epoca di tutto il mondo sono state tantissime le testimonianze di simpatia e la richiesta di informazioni pervenute al segretario della scuderia, Donato Benetti. Nel corso della serata, Foresti, affiancato dal "DS" Valerio Bocelli, ha premiato i piloti che più si sono distinti nella stagione 2012: per la regolarità il primo premio è andato a Mauro Giansante; per la velocità a Bruno Ferrari, protagonista nel campionato Formula 1 storiche. (P.M.)

## RALLY DEGLI EROI - 12 MAGGIO

### SIETE UN PO' PAZZI? QUESTO FA PER VOI

**P**ur se il nome potrebbe indurre a immaginare un raid nel deserto, si tratta di un originalissimo meeting automobilistico di regolarità, che potrebbe essere stato ideato da John Landis. Questa estenuante gara nel comprensorio del Ciocco, nella zona di Castelnuovo Pascoli, in provincia di Lucca, si terrà dalle

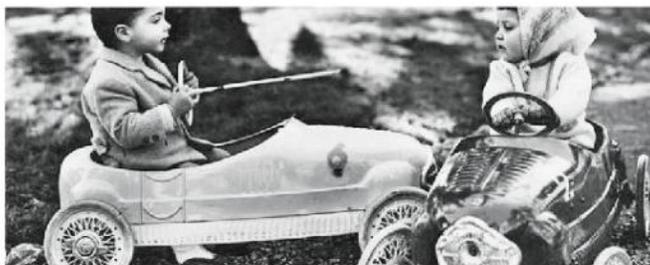


6 del mattino alle 6 di sera di domenica 12 maggio: dodici ore durante le quali si dovrà inanellare il maggior numero di giri alla media di 30 km/h, sulla distanza di 10 km per giro. Tenuto conto della natura del percorso, tra asfalto e mulattiere, per mantenere la media - solo apparentemente bassa - bisognerà guidare come i Blues Brothers. Vestirsi come loro potrà giovare, visto che sono previsti giri di bonus ai "mascherati" migliori. Saranno ammesse auto di qualsiasi tipo, anche furgoncini, purché a due ruote motrici, precedenti al 1999 e - autentica bizzarria - con almeno una ruota di scorta montata esternamente alla carrozzeria. Regolamento e programma su <http://rallydeglieroi.blogspot.it/> (P.M.)

## IN MUSEO A BOLOGNA

### ANDAVAMO A PEDALI COI GIOCATTOLE GIORDANI

**R**imarrà aperta fino al 30 giugno, nelle sale del Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, la suggestiva mostra dedicata alla Giordani, storica azienda produttrice di giocattoli che chiuse i battenti quasi trent'anni fa, nel 1984. Dall'originaria lavorazione del ferro (giocattoli sportivi e carrozzine), che impegnò la Giordani fin dalla sua nascita nel lontano 1875, la fabbrica si convertì alla plastica trasferendosi nel 1961 nel nuovo stabilimento di Casalecchio di Reno (BO). Grazie all'apporto di numerosi collezionisti, la mostra ospita 37 giocattoli tra i più rappresentativi della produzione Giordani, alcuni dei quali rari o particolari, costruiti in ferro, legno o lamiera stampata: tricicli, biciclette con o senza ruotine, ciclo sidecar, pedal car, automobili elettriche, carrettini per bambini e per bambole. Oggetti che nel corso del tempo sono diventati ambittissimi nel mercato del modernariato e del collezionismo. Ingresso all'esposizione gratuito, previo pagamento del biglietto d'accesso al museo (5 euro, ridotto 3 euro); da martedì a venerdì, dalle 9 alle 13; sabato, 9-13 e 15-18; domenica, 15-18 (fino al 31 maggio). Dal 1° al 30 giugno, ingressi solo da lunedì al venerdì, dalle 9 alle 13. [www.comune.bologna.it/patrimonioindustriale](http://www.comune.bologna.it/patrimonioindustriale)



## PETIZIONE ALLA CITTÀ DI TORINO

### UNA STRADA PER FRANCO SCAGLIONE

**D**edicare una via di Torino a Franco Scaglione (foto), indimenticato designer a cui si devono modelli come le Alfa Romeo "33" e "Giulietta SS" e le futuristiche "Bat": è quello che chiede all'amministrazione della città della Mole la figlia Giovanna. A Torino, Franco Scaglione che era nato a Firenze nel 1916, si trasferì nel 1951 per lavorare con le grandi firme della carrozzeria - Battista "Pinin" Farina e Nuccio Bertone - prima di mettersi in proprio. A giugno ricorrono i vent'anni dalla sua scomparsa e la figlia vorrebbe consegnare alla città di Torino un elenco di persone che siano disposte ad appoggiare l'iniziativa d'intitolargli una strada. Scrivere a [street4scaglione@gmail.com](mailto:street4scaglione@gmail.com) indicando nome, cognome e indirizzo.



## NARDI-DANESE "MARCO"

### METTIAMO LA FOTO NELL'ARCHIVIO GIUSTO

**S**ul numero di ottobre 2012, nell'articolo dedicato alla storia della Nardi, avevamo erroneamente attribuito la foto sotto all'Archivio Brunori-Curami, anziché, com'è giusto, alla Banca Dati Archivio Storico Foto Locchi di Firenze. L'immagine, lo ricordiamo, ritrae la Nardi-Danese "Marco" (Carrozzeria Morelli) di Minzoni e Sarti al via della Mille Miglia del 1952. L'equipaggio si piazzerà a fine gara al 47° posto assoluto.



## FINE INGLORIOSA PER DUE FIAT "850"

### SUL TERRAZZO...

C'è chi parcheggia la Ferrari in salotto e chi, molto più modestamente, mette a riposo la propria Fiat "850" sul terrazzino di casa. Lo spirito di base è comunque lo stesso: da un lato, una grande passione, dall'altro un certo gusto per le soluzioni complicate. La foto è stata scattata da Max in una non meglio specificata località della Puglia.



### ...E COME FIORIERA

E sempre alla "850" hanno pensato i proprietari di questa fattoria nelle campagne umbre, che hanno deciso di utilizzarla come insolita fioriera. Per darle poi una carrozzeria a tono l'hanno dipinta di rosa e hanno "acceccato" i fari con un bel giallo margherita. Ci segnala la curiosità il nostro lettore Nestore Flaviani.





DAL 22 AL 24 FEBBRAIO

# AutoClassica ACCENDE MILANO



**M**ilano si accinge a diventare nei prossimi giorni la capitale del motorismo d'epoca. È infatti in programma, dal 22 al 24 febbraio, nel quartiere fieristico del capoluogo lombardo, la seconda edizione di Milano AutoClassica, imperdibile appuntamento internazionale per tutti gli appassionati di "storiche". La città dell'Alfa Romeo, dell'Innocenti e della Bianchi, ma anche di grandi carrozzieri come Zagato e Touring, ancora una volta dimostrerà di essere un luogo-simbolo del motorismo non solo classico, dato che - come ricorda Andrea Martini, amministratore delegato di Orgacom, società organizzatrice dell'evento con Fiera Milano - "ha sempre giocato un ruolo chiave per i settori del design e delle innovazioni tecnologiche ed è una metropoli 'mecenate' capace di accogliere talenti e sviluppare creatività e idee: nel 1500 è Milano a veder realizzare le prime carrozze, nel 1893 vi circola la prima automobile, è culla di case e industrie automobilistiche famose e riconosciute in tutto il mondo nonché testimone dell'invenzione del motore stellare e della categoria Gran Turismo". A conferma della sua vocazione di piazza d'incontro tra professione e passione, cultura e agonismo, MilanoAutoClassica ha predisposto nella sua tre giorni un programma ricchissimo di novità, forte dei numeri decisamente incoraggianti dello scorso anno: 22.000 presenze, 163 espositori, vetture esposte di grande pregio. A cominciare da una superficie espositiva di oltre 50.000 metri quadrati, che farà da teatro a contenuti di grande richiamo, molti dei quali nuovissimi rispetto all'edizione del 2012. Vediamo i principali nel dettaglio.

**SUPER  
COLLEZIONE**



## UNA GRANDE PIAZZA PER CERCARE IL RICAMBIO GIUSTO

Una nuova area di ben 7000 metri quadrati sarà dedicata ai ricambi, al collezionismo, al modellismo e agli accessori, per quella che sarà una mostra-mercato di grande richiamo per chiunque sia a caccia di pezzi magari difficili da trovare per la propria automobile o motocicletta d'epoca. Sarà probabilmente questo uno degli spazi più animati della nuova edizione, autentico fulcro d'attrazione per chi verrà in fiera.

## DEBUTTANO LE MOTO E BMW PORTA IL MEGLIO

Debutto assoluto, quest'anno, per il comparto delle due ruote, con un'esposizione collaterale di 12 BMW da strada degli anni Cinquanta. Sarà l'occasione per aprire a un pubblico eterogeneo e a interessi trasversali a quello per le auto d'epoca.

## RM AUCTIONS PRESENTA LE SUE REGINE

Viene confermata la partecipazione di RM Auctions, Casa d'aste con un'ultratrentennale esperienza nel settore delle automobili da collezione: presenterà una succosa anteprima di una sua grande asta in esclusiva per Milano AutoClassica.

## CLUB, REGISTRI, SCUDERIE E I CINQUANT'ANNI DI AUTODELTA

Chi della passione per le "storiche" ha fatto un impegno emozionale, cioè club e registri storici, sarà presente in forze per dialogare con il proprio pubblico di appassionati. Già sicura la partecipazione di Registro Italiano Alfa Romeo, Jaguar Club Italia, Porsche 356 e 911, Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca e molti altri. Alfa Romeo celebrerà a MilanoAutoClassica il cinquantesimo anniversario di Autodelta, il reparto corse della Casa milanese che ha curato lo sviluppo di vetture entrate di diritto nella storia, come "TZ" e "GTA", e che ha portato alla conquista di due campionati mondiali - nel 1975 e nel 1977 - con la "33" nelle versioni "TT 12" e "SC 12".

**ASTA RM  
ANTEPRIMA**



## BUONI AFFARI AL "MARKETPLACE"

Sull'onda del successo dello scorso anno, torna il "Marketplace", dove i privati potranno esporre e vendere la propria "storica" in un'ampia area dedicata. All'edizione 2013 i lettori di Ruoteclassiche avranno la possibilità di accedervi a condizioni agevolate (130 euro anziché 200), avvalendosi del coupon pubblicato sul numero di gennaio e sul sito [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it)

## FERRARI, L'EMOZIONE DI VINCERE (AL SIMULATORE)

Il museo Ferrari di Maranello porterà a Milano alcune autentiche chicche, a cominciare da un simulatore di guida che regalerà l'emozione di trovarsi al volante di una monoposto di F.1. Ogni concorrente potrà compiere due sessioni di 8 minuti, conteggiando poi il miglior tempo. Al termine di ogni giornata, i "pilotti" che avranno effettuato le performance migliori saranno premiati; sarà anche possibile iscriversi al Campionato Museo Ferrari e misurarsi con i migliori piloti virtuali, che disputeranno le finali proprio a Maranello. Chi si presenterà a Maranello nelle due settimane successive all'emissione del biglietto di Milano AutoClassica otterrà uno sconto sull'ingresso al museo. Saranno anche presenti la vettura su cui Ascari vinse i Mondiali 1952 e 1953 e la monoposto con la quale Alonso e Massa hanno corso la stagione 2012 di F.1.

## LA MILLE MIGLIA 2013 SI PRESENTA

La Mille Miglia, definita da Enzo Ferrari "la corsa più bella del mondo", ha scelto Milano per presentarsi in anteprima. Nello stand dedicato alla celebre manifestazione saranno esposte tre protagoniste delle edizioni storiche: una Lancia "B20", un'Aston Martin e una Porsche. Al grande pubblico saranno anticipate le ultime novità in termini di organizzazione, partecipazioni e percorso. Presente anche l'official sponsor Chopard, con la sua nuova collezione di orologi dedicati alla Freccia Rossa. Analogo assaggio di news si avrà anche per la Coppa Intereuropa Storica, classico appuntamento con l'agonismo in pista, la cui sessantunesima edizione si svolgerà sul circuito di Monza a inizio giugno (con l'organizzazione di Automobile Club Milano e Autodromo di Monza, in collaborazione con la Scuderia del Portello).

## UN BACKSTAGE PER CONOSCERE TUTTO SULLE "CLASSICHE"

Cuore pulsante del Salone sarà la Milano AutoClassica Lounge, punto d'incontro e di raccordo per coloro che vorranno avere un assaggio del "bien vivre" della fiera, con esclusive news di prodotto e un concept unico all'insegna del design. Un'ampia area convegni ospiterà conferenze tematiche, tavole rotonde e speciali presentazioni di anteprime.

## FORMULA 1 ANNI 80 ALLA GRIGLIA DI PARTENZA

Formula 1 degli anni 80: sarà ricostruita una griglia di partenza "statica" con le monoposto di quelle mitiche stagioni. Un posto in prima fila per i marchi italiani: Ferrari, Minardi, Lucchini e Alfa Romeo.

## E ALL'APERTO SI CORRE!

Gli appassionati di sport avranno pane per i loro denti nell'area ricavata all'aperto: sul Classic Circuit si respirerà un po' di sana competizione. Sarà infatti allestito una pista omologata sulla quale si alterneranno piloti e gentleman driver per sessioni di regolarità o vere e proprie gare di velocità e a inseguimento. La Scuderia del Portello porterà in circuito un'agguerrita compagine di Alfa Romeo "GTA" provenienti da tutta Europa, che si sfideranno in spettacolari duelli a pochi metri dal pubblico. Debutterà poi la Formula Historic GP Milano, gara dinamica a inseguimento che vedrà protagoniste celebri monoposto di F.1, F.2 e F. Junior degli anni 60: Apache (1958), Moroni (1959) e Lotus "20 F" (1961) ex Ben Pon.



Per informazioni: [www.milanoautoclassica.com](http://www.milanoautoclassica.com)



## PER I 50 ANNI DEL MODELLO

## RUOTECLASSICHE OSPITA LA PORSCHE "911"

Al Salone ci saremo ovviamente anche noi di Ruoteclassiche, con un grande stand dedicato ai cinquant'anni della Porsche "911". All'interno, oltre a poter acquistare arretrati e allegati a prezzi vantaggiosi, i nostri lettori potranno ammirare proprio tre splendide "911": una "RS 2.7" del 1973, una prima serie (uscita nel 1963), e la "GT3 Cup" che ha corso - e vinto con Vito Postiglione - la Carrera Cup 2012 (foto).



MUSEO CASA ENZO FERRARI (MODENA)

# Quando il Cavallino PLANAVA SULL'ACQUA



**A**nche due motoscafi entrano nel Museo Casa Enzo Ferrari di Modena, a testimonianza degli stretti legami che intercorsero negli anni 50-60 tra mondo della nautica da competizione e due grandi marchi come Ferrari e Maserati. Il primo - foto a destra e in alto - è il racer "3 punti" costruito nel 1959 dal cantiere San Marco (Segrate, MI) su commissione del conte Guido Monzino, ex padrone dei Magazzini Standa, che lo equipaggiò con il V12 di una Ferrari "375 Berlinetta" (1953); venne utilizzato da Monzino per disputare nel 1959 il famoso raid Pavia-Venezia, sorta di Mille Miglia dell'acqua che si svolgeva sul Po (la prima edizione è del '29). Lo scafo è stato restaurato una ventina d'anni fa dal Cantiere Lucini di Como, mentre il motore è stato preso in cura da uno specialista di Modena. Il secondo è un runabout Maserati realizzato sempre dal Cantiere San Marco su commissione dei fratelli Bernocchi, che per motore vollero il 6 cilindri a iniezione di una "3500 GT" di serie. Il motoscafo fu ripristinato completamente 7-8 anni fa dalla Nautica Beppe Casarola del Lago di Garda. In esposizione fino al 20 marzo. [www.museocasaenzoferrari.it](http://www.museocasaenzoferrari.it)



## IL PARERE DEL TRIBUTARISTA Andrea Casagrande

### "STORICHE" E REDDITOMETRO PREVALE IL BUONSENNO

*Ho letto in questi giorni che il nuovo redditometro non considera più come beni di lusso le auto d'epoca. Posso quindi stare tranquillo?*

Lettera firmata



Il nuovo redditometro, al momento, è ancora un mistero. Quando inizieranno ad arrivare le prime lettere di controllo sapremo meglio come verrà interpretato e utilizzato. Il nuovo strumento di accertamento sembra orientato a individuare la capacità di spesa "vera", quindi il reddito reale del contribuente. Ciò significa che il fatto di possedere un'auto storica, anche di valore, di per sé non è più un rischio: potrei averla ereditata (cosa facile da dimostrare) oppure averla acquistata anni prima, in un periodo non più soggetto ad accertamenti. L'importante è che il reddito dichiarato sia congruo rispetto ai costi della gestione (manutenzione, restauro, partecipazione a gare e così via), alti o bassi che siano, sostenuti durante l'anno solare a cui si riferisce la dichiarazione dei redditi. Per questo motivo è bene tenere da parte fatture e ricevute delle spese sostenute, da esibire come prova al momento di un eventuale controllo fiscale. Il nuovo redditometro funziona a partire dai redditi prodotti nel 2009. Prima del 2009 si applica il vecchio, secondo cui l'auto storica è assoggettata a bene di lusso. Considerato che il fisco può effettuare accertamenti fino a un massimo di cinque anni indietro rispetto all'anno in corso, significa che dal 31 dicembre 2012 il contribuente può essere sottoposto a controlli solo fino al 2008. Ciò che è avvenuto prima di tale data il fisco non può accertarlo.

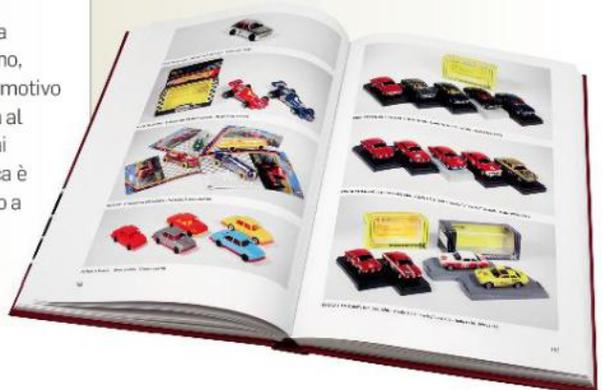
## LIBRI



### MINI ALFA UNA GUIDA

Le Alfa Romeo sono sicuramente tra le auto più riprodotte in scala ridotta. Lo testimonia questo prezioso volume riccamente illustrato

realizzato da un collezionista piacentino, Tiziano Gallinella, che negli anni ha messo insieme oltre 4000 pezzi, 2600 dei quali in scala 1:43, quasi tutti di produzione industriale. "Mini Alfa del XX secolo", 352 pagine, 70 euro (ordinabile in libreria).



# Classic Club Italia

**prossimi appuntamenti nazionali**

★ 3 MARZO 2013

**PRANZO**

**E ASSEMBLEA SOCIALE**  
a "La Tavola Rotonda"

CHIAVENNA LANDI (Pc)

pranzo ore 12,30 assemblea ore 15,30

**Prenotazione pranzo**

**in segreteria entro il 20 febbraio**

★ 22/24 FEBBRAIO

**Stand CCI alla fiera**  
**di MILANO AUTOCLASSICA**

★ 14 APRILE

**PRIMAVERA CLASSIC**

su "...quel ramo  
del Lago di Como..."

★ 25 APRILE 4 MAGGIO

**CLASSIC MARATHON**  
**National Park degli USA**



*l'auto e la moto la trovi in loco!*



★ 5 MAGGIO

**MEMORIAL LELE LEVATI**

CASSOLNOVO (Pv)

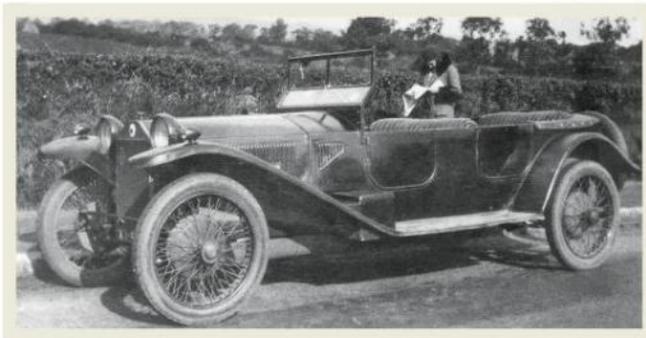
★ 8/15 GIUGNO

**CLASSIC ALL'ISOLA D'ELBA**



Per programmi ed altri raduni regionali consulta il sito o contatta:  
Classic Club Italia – Via Nuova Circonvallazione 38- 27023 Cassolnovo (PV)  
Tel e fax 038192344 (ore 15.30-18.30) [www.classicclub.it](http://www.classicclub.it)





## Aiuto, ho perso una "LAMBDA"

### C'era una volta in Irlanda

*Sopra, a sinistra. La vettura quando da nuova scorrazzava per la campagna irlandese, condotta da un pastore presbiteriano.*

*Sopra, a destra. Il proprietario di allora, al volante della vettura: alla sua morte, nel 1961, la moglie decise di venderla a una coppia di fratelli, che la restaurarono completamente.*

La nostra storia prende il "la" da un'email. Veniva da Oltremarica, questo il testo: "Mi chiamo Niall Kidd e vivo in Irlanda. Sto cercando aiuto per rintracciare una Lancia 'Lambda' che era stata di mio nonno, pastore presbiteriano. Quando lui venne a mancare la nonna decise di vendere l'auto - era il 1961 - ai fratelli Joe e David Fairley che la restaurarono con cura. Attorno agli anni 90 mi risulta che sia stata acquistata da un italiano, Marco Gastaldi. La vettura è una 'Lambda' IV serie del 1925, telaio numero 12.578, motore numero 4102, targa irlandese XI 4421. Ho cercato di mettermi in contatto col signor Gastaldi, ma non ci sono riuscito. Riesce a darmi una mano per rintracciarla?"

Come ex presidente del Lancia Club mi arrivano spesso richieste dello stesso tipo. Roba d'ordina-

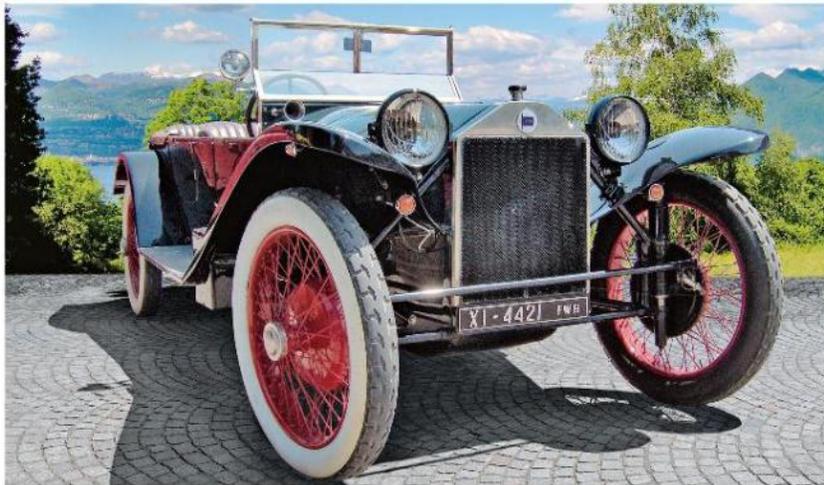
ria amministrativa, ma questa, non so perché, mi ha intrigato e mi sono dato da fare. Rispolvero i contatti e scopro dopo ricerche che l'acquirente italiano era venuto a mancare.

A questo punto la mia investigazione si blocca. Nessun contatto, nessuna indicazione. Nessuno sapeva qualcosa di una "Lambda" sparita nel nulla. Finalmente mi viene l'idea di coinvolgere un amico e compagno di scorriere con le auto storiche, Gaetano Rastelli, possessore di una "Lambda" con cui andammo da Torino a Capo Nord. Lo chiamo e lui mi suggerisce di contattare Joachim Griese, svizzero, altro mio compagno di viaggio, stavolta sulla Route 66, con le nostre due "Aurelia" e pure lui possessore di una "Lambda". Avviene il miracolo! Griese, insieme con Bill Jamieson, australiano e autore di uno splen-

### ...MA AL REGISTRO NON NE SFUGGE UNA

Al raduno dell'anno scorso a Fobello e in Toscana si celebravano i 90 anni dalla nascita della Lancia "Lambda"; faceva effetto vedere la folta partecipazione internazionale con vetture e proprietari che venivano da ogni parte del mondo. Durante piacevoli chiacchierate notturne con lo svizzero Joachim Griese cominciammo a prendere in considerazione l'idea di redigere un registro mondiale delle "Lambda" superstiti. L'idea era stata presa in considerazione già prima, ma non aveva avuto alcun seguito. Oggi, utilizzando i moderni sistemi di comunicazione e informazione, il progetto si è concretizzato nel Lambda World Register (LWR), basato su dati forniti e mantenuti aggiornati dai coordinatori nazionali che registrano ogni variazione (vettura, numero di chassis e di motore, tipo di carrozzeria, targa, nome e indirizzo email del proprietario, foto della vettura). Ci sono poi una newsletter e un forum di discussione molto seguito per condividere coi vari proprietari informazioni di ogni tipo, su compravendita di auto e reperibilità dei ricambi. Dal nostro incontro di Fobello Joachim ha fatto grandi progressi nell'identificare coordinatori nazionali e nel compilare liste delle vetture. La nostra stima iniziale era di 300-400 "Lambda" esistenti. Nel momento in cui scriviamo, il totale ammonta a 335, ma di sicuro ce ne sono altre. La distribuzione nel mondo è la seguente: Argentina (3), Austria (4), Belgio (2), Canada (1), Danimarca (1), Francia (11), Germania (13), India (4), Irlanda (8), Italia (64), Nuova Zelanda (3), Sud Africa (7), Spagna (3), Svezia (5), Svizzera (28), Olanda (9), Gran Bretagna (70), Usa (18). La nostra prima newsletter sarà pubblicata quanto prima, mentre prosegue il lavoro di ricerca di vetture e proprietari. Se non avete ancora mandato i dati della vostra "Lambda" vi esorto a farlo. (Bill Jamieson)





dido libro sul capolavoro di Vincenzo Lancia, ha costituito un registro mondiale delle "Lambda" (vedere box) ed è proprio per merito loro che siamo riusciti a "ricongiungere" i Kidd con la "Lambda" del nonno.

L'auto che vedete nelle foto sopra adesso è felicemente approdata a Torino presso Enrico e Davide Momo, collezionisti appassionati e competenti (stanno, tra l'altro, restaurando una "Lambda" torpedo VII serie) che si sono messi in contatto con Niall Kidd di cui non sto a descrivere la gioia nel rivedere l'auto del nonno e nel sapere che era in ottima salute e in buone mani. Mi ringraziarono con queste parole: "Marcello, grazie per la tua molto apprezzata assistenza in questa missione. Ora sono curioso di scoprire di più su questa meravigliosa auto custodita con passione dal nonno". (Marcello Minerbi)

#### Tornata in patria

*Sopra. La vettura come appare oggi, riportata al suo splendore originario dai nuovi proprietari italiani: i fratelli Momo. Sotto. Nere, grigie o al massimo bordeaux: nel nostro Paese il Lambda World Register ha censito 64 esemplari, ma è probabile che, nascosto da qualche parte, ce ne sia qualcun altro.*

## A PARIGI RICOSTRUITA DAGLI STUDENTI UNA LOCOMOTIVA DEL 1829

Ci sarà anche una locomotiva, la prima a solcare il suolo francese, al prossimo Salone di Retromobile (Parco delle Esposizioni di Parigi, 6-13 febbraio). L'esemplare comparve a Lione nel 1829, frutto dell'estro tecnico dell'ingegner Marc Seguin, che sviluppò una caldaia tubolare ad alte prestazioni che avrebbe poi rappresentato lo standard per le locomotive a vapore fino all'elettrificazione delle ferrovie francesi alla fine degli anni 50. Ora ritorna in una replica perfettamente funzionante, grazie all'iniziativa di un professore di meccanica - Gaston Monnier, fondatore dell'Association pour la Reconstruction et la Préservation du Patrimoine Industriel - che per il progetto ha coinvolto i suoi studenti. A Retromobile, l'8 febbraio, ci sarà anche la consueta asta di Artcurial, il cui pezzo più pregiato sarà una Bugatti "57" cabriolet (1932), carrozzata Vanvooren (quotata tra i 650 mila e il milione di euro).



## REGISTRO ITALIANO ALFETTA BUON ANNO "A MANO ARMATA"

Anche per il 2013 il Registro Italiano Alfetta, in collaborazione con l'Associazione Nazionale Polizia di Stato, ha realizzato il "Calendario a mano armata", tributo alla cinematografia poliziesca degli anni 70 e ai veicoli che la caratterizzavano. Per la nuova edizione (la settima), dopo l'incontro con Gabriella Vitali, vedova del maresciallo Luigi D'Andrea, ucciso a Dalmine nel febbraio 1977 dalla banda Vallanzasca, si è scelto di dedicare l'opera alla memoria dell'eroico poliziotto, medaglia d'oro al valor militare. La signora Vitali ha inoltre scelto l'associazione alla quale saranno devoluti gli utili della vendita: La Prometeo onlus. Il calendario può essere richiesto inviando un'email a [registroalfetta@libero.it](mailto:registroalfetta@libero.it); costo, 8 euro, più spese di spedizione.



## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

## Febbraio

**3 TROFEO DI CARNEVALE (RM)**  
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Motori d'Altri Tempi di Fiumicino. www.cmat.it

**16 MEMORIAL DEL TEMPO (BG)**  
Gita sociale Asi dell'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

**19 GITA SOCIALE DEL 25° ANNIVERSARIO DEL CLUB (CZ)**  
Gita sociale Asi organizzata da Catanzaro Corse Club Due Mari. www.catanzarocorse.it

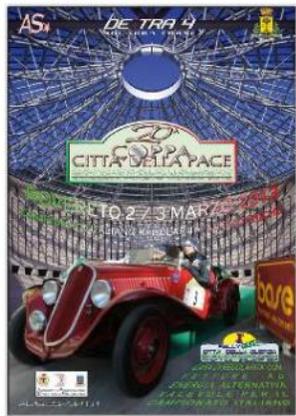
**24 ARTE E MOTORI (BG)**  
Gita sociale Asi del Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

**24 GITA SULLA NEVE (ME)**  
Gita sociale Asi Taormina-Cesarò. Automotoclub Del Minotauro. Tel. 0942 557726. www.automotoclubdelminotauro.it

**24 RADUNO DI CARNEVALE (CZ)**  
Gita sociale Asi del Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553. www.clubnausicaa.it

## Marzo

**3 COPPA CITTÀ DELLA PACE TURISTICA (TN)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì, coincidente con la prima tappa della gara di regolarità dell'Associazione Adige Sport. www.adigesport.it



**3 TROFEO FRANCESCO BEVILACQUA (VR)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Verona Club Auto d'Epoca. http://veronaclub.altervista.org

**3 GITA NEI BOSCHI DEL TARANTINO (TA)**  
Gita sociale Asi organizzata dal Club Jonico i Delfini. Tel. 328 6853540. www.cjvasidelfini.it

**8-9 COPPA DELLA 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 a Padova. www.coppadallafavera.it

**9 VECCHI LAMPEGGIANTI BLU (RM)**  
Evento tematico Asi del Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835. www.vccroma.it

**9-10 FIRENZE-FIESOLE**  
Concorso di eleganza dinamico che rievoca la cronoscalata che si svolse fra il 1948 e il 1952 da piazza Edison a Firenze a piazza Mino a Fiesole. Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti. www.scuderiabiondetti.it

**9-10 SCAPPOTTATA D'INVERNO (NA)**  
Raduno con mostra-mercato di centocinquanta vetture d'epoca a Sant'Agello, alle porte di Sorrento. Tel. 081 8087238 - 333 9925141.

**10 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)**  
Gara Csaì di regolarità sport organizzata dalla Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

**10 TROFEO STRADESCALIGERE (VR)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Historic Cars Club di Verona. www.hccverona.it

**10 RADUNO DI PRIMAVERA (BN)**  
Gita sociale Asi dell'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092. www.asabenevento.it

**10 LE STORICHE INCONTRANO PALLADIO (VR)**  
Gita sociale Asi organizzata da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

**16 SECCHIA RAPITA (BO - MO)**  
Manifestazione di regolarità classica a squadre: i guelfi organizzati dal Club Bologna Autostoriche contro i ghibellini aggregati da Modena Historica. www.bolognaautostoriche.it

**16-17 VALI E NEBBIE (FE)**  
Evento turistico Asi con prove organizzato dall'Officina Ferrarese del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183. www.officinaferrarese.it

**16-17 TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI (RM)**  
Evento turistico Asi con prove gestito dalla Scuderia Campidoglio. www.scuderiacampidoglio.it

**16-17 TRANSCILENTANA (NA)**  
Evento turistico Asi senza prove, organizzato dall'Antiquariauto Auto Moto Club. Tel. 081 5440538. www.antiquariauto.com

**17 50° ANNIVERSARIO DELL'AUTODELTA**  
Alfa Club Milano e Atfissima festeggeranno l'anniversario visitando due luoghi culto come Settimo Milanese e Balocco. www.arocalfissima.com

**17 PRIMO GIRO SU STRADA (AV)**  
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Scuderia Green Racing

Tel. 0825 71925. www.greenracingclub.it

**17 KAIFER TAG (BZ)**  
Raduno di marca Asi organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141. www.veterancarteambz.org.

**17 GITA APERTURA MUSEO FERRARI DI MARANELLO (BG)**  
Gita sociale Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

**22-23 LESSINIA SPORT (VR)**  
Gara Csaì di regolarità sport del Rally Club Valpantena. www.rallyclubvalpantena.it

**22-24 WINTER RACE (BL)**  
Nuova gara invernale Csaì con base a Cortina d'Ampezzo organizzata da Alte Sferre. www.winterrace.it

## SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

## Febbraio

**6-10 RÉTROMOBILE- 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, organizzato dall'Associazione Automotoretrò. www.automotoretro.it

**10 MOSTRA-SCAMBIO A SAN POLO D'ENZA (RE)**  
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

**15-17 MOSTRA-SCAMBIO NOVEGRO**  
Mostra-mercato al Parco Esposizioni di Novegro (MI), con una mostra tematica di "cinquantini" degli anni Sessanta. www.parcoesposizioninovegro.it

**22-24 MILANO AUTOCCLASSICA**  
Importante Salone internazionale del veicolo d'epoca, alla Fiera di Milano; promette un'edizione d'alto livello. www.orgacom.it

## Marzo

**1-3 BRIANZA MOTORSHOW (CO)**  
L'ex AutoMotorShow torna con ritrovi e raduni nei piazzali esterni della fiera, Area Show Car Ferrari con gare di pit stop e cambio gomme su una Ferrari Formula 1. Centro Espositivo Lariofiere di Erba (CO). www.brianzomotorshow.it

**2-3 MILLENNIUM MOSTRASCAMBIO ROMA**  
La più antica mostra-scambio romana si

**23 COPPA DEI 5 COMUNI REVIVAL VALLECHIARA (LI)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì della Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiadonchisciotte.it

**23-24 COPPA DEI CASTELLI PAVESI (PV)**  
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì. Organizzazione Scuderia Black Eagles. www.scuderiablackeagles.com

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

**23-24 SALVAROLA TERME (MO)**  
Concorso di eleganza con sfilata in alcune località della "Motor Valley" modenese. Attese molte spider britanniche oltre alle supercar di casa nostra. www.hoteltermesalvarola.it

terrà anche quest'anno all'ippodromo Tor di Valle di Roma. www.millenniumeventi.it

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

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

**7-10 RETRO CLASSICS STUTTGART (D)**  
Promossa come "l'intero mondo delle auto classiche", è una delle più note manifestazioni tedesche, alla fiera di Stoccarda. www.messe-stuttgart.de/retro/

**9-10 OLD TIME SHOW FIERA DI FORLÌ**  
Mostra-scambio organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca (Asi), con mostre tematiche Fiat e MV Augusta. www.oldtimeshow.it.

**9-10 MOSTRA-SCAMBIO LONIGO (VI)**  
Auto, moto, cicli e ricambi d'epoca. organizzazione Pro-loco di Lonigo. www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio

**10 MOSTRA-SCAMBIO A SAN POLO D'ENZA (RE)**  
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

**16-17 MOTOR EXPÒ AGIRA (EN)**  
Mostra-scambio di auto ed accessori d'epoca presso il Padiglione fieristico di Agira. www.clubmotoridepocagira.it

## GARECLASSICHE

### Marzo

**2-3 RALLY STORICO (SV)**  
Rally storico organizzato a Spotorno dalla Scuderia Riviera. [www.scuderiariviera.it](http://www.scuderiariviera.it)

**8-9 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)**  
Rally storico organizzato da Scuderia Etruria. [www.scuderiaetruria.net](http://www.scuderiaetruria.net)

**23-24 BOLOGNA - SAN LUCA**  
Cronoscalata organizzata da Scuderia Bologna Squadra Corse. [www.bolognasanluca.it](http://www.bolognasanluca.it)

### Aprile

**4-6 SANREMO RALLY STORICO (IM)**  
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Sanremorally. [www.sanremorally.it](http://www.sanremorally.it)

**5-7 LAGO - MONTEFIASCONE (VT)**  
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Viterbo - Est! Est!! Est!!! Club 500 Montefiascone. [www.viterbo.aci.it](http://www.viterbo.aci.it)

**6-7 PERONI RACE WEEKEND 1 VALLELUNGA (RM)**  
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: [www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)

## ASTE

### Febbraio

**■ 6-7 Le Grandes Marques du Monde au Grand Palais**  
Parigi (F)  
[www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

**■ 8 Artcurial a Rétromobile**  
Porte de Versailles, Parigi (F)  
[www.artcurial.com](http://www.artcurial.com)

### Marzo

**■ 2 The Oxford Sale**  
Kidlington, Oxfordshire (GB)  
[www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

**■ 12 Spring Classics**  
Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Vincent Square Westminster, Londra (GB)  
[www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

### Aprile

**■ 13 Classic California**  
Los Angeles, California (USA)  
[www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

## RUOTECLASSICHE

## MOTOCCLASSICHE

## GARECLASSICHE

Periodico mensile **Febbraio 2013**

<b>DIRETTORE RESPONSABILE</b>	Raffaele Laurenzi
<b>ART DIRECTOR</b>	Stefano Tosi
<b>REDAZIONE</b>	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (caposervizio) Fabrizio Greggio (caposervizio) Dario Tonani
<b>IMPAGINAZIONE</b>	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
<b>SEGRETARIA DI REDAZIONE</b>	Paola Pisati
<b>COLLEZIONE QUATTRORUOTE HANNO COLLABORATO</b>	Federico Robutti Alessandro Barletti, Andrea Casagrande, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luciano Greggio, Bill Jamieson, Michele Marchionò, Paolo Mazzetti, Marcello Minerbi, Vito Proscia, Maurizio Schifano, SignAgency
<b>FOTOGRAFIE</b>	Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Paolo Carlini, Luci e Immagini, Thomas Maccabelli, Paolo Mazzetti, Vito Proscia <b>Copertina:</b> Paolo Carlini, Fotolia.com
<b>DISEGNI</b>	Giorgio Alisi, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA. Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al n. 02 82472459. E-mail: [responsabilita@edidomus.it](mailto:responsabilita@edidomus.it).

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

<b>Presidente</b>	Giovanna Mazzocchi Bordone
<b>Editore incaricato</b>	Sofia Bordone
<b>Brand manager</b>	Anna Amodeo
<b>Marketing manager</b>	Giorgiana Scianca
<b>International Director</b>	Sofia Bordone
<b>Licensing &amp; Syndication</b>	Carmen Fignini, <a href="mailto:fignini@edidomus.it">fignini@edidomus.it</a> , Tel. +39 02 82472487
<b>Ufficio Stampa</b>	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](mailto:redazione@ruoteclassiche.it) - [www.edidomus.it](http://www.edidomus.it)  
Editoriale Domus pubblica anche: *Autoprom, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Quattroruote, Top Gear, Tuttatrasporti, Vendo & Comprò, Volare, X Off Road*

## CONCORSO D'ELEGANZA

**POVERE**  
MA *Belle*

## PER PARTECIPARE C'È TEMPO FINO AL 10 MARZO

**S**cade il 10 marzo il termine per iscriversi a "Povere ma belle", suggestivo concorso d'eleganza riservato alle "storiche" di almeno 25 anni quotate non oltre i 12.000 euro (fa fede il listino di Ruoteclassiche di gennaio 2013). L'evento, organizzato da Intermeeting in collaborazione con la nostra testata, è associato per questa seconda edizione al salone Fuoriserie di Roma (13-14 aprile). Gli interessati possono inoltrare domanda d'iscrizione allegando cinque foto della vettura (da diverse angolazioni) e copia del libretto di circolazione. Le 25 vetture selezionate saranno invitate il prossimo 14 aprile nel quartiere fieristico di Roma, sede di Fuoriserie, per la fase finale del concorso e la proclamazione dei vincitori. Per i dettagli vi invitiamo a prendere visione del regolamento completo del concorso sul sito [www.fierafuoriserie.it](http://www.fierafuoriserie.it)



### PUBBLICITÀ

**Direzione pubblicità** Massimo Bergia Zina  
**Responsabile di testata** Marco Niero  
**Segreteria Pubblicità** Tel. 02 82472253, fax 02 82472385  
E-mail: [pubblicita@edidomus.it](mailto: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](mailto: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 Apeudu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 8247 2253

**AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:**  
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: [valeria@link-media.com](mailto:valeria@link-media.com) - [linkmedia@link-media.com](mailto:linkmedia@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](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)  
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:  
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)  
- assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA  
- versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

**SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY**  
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383  
E-mail: [subscriptions@edidomus.it](mailto: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 IT26103089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

**UFFICIO VENDITE ITALIA**  
tel. 02 57318431 - fax 02 57318421  
E-mail: [ufvendite@edidomus.it](mailto: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 +39-0282472580  
E-mail: [sales@edidomus.it](mailto:sales@edidomus.it)

Back issues: € 7,50 (postal changes not included).  
Payment method:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

Al sensi del D.Lgs. 198/2003, 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. 198/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: [responsabilita@edidomus.it](mailto:responsabilita@edidomus.it).

**PER L'ITALIA**  
Distribuzione SO.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettola, 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 57512806

**Fotolito:** AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11 20132 Milano  
**Stampa:** Rotolito Lombardo S.p.A.  
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)



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



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.

# 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!

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**

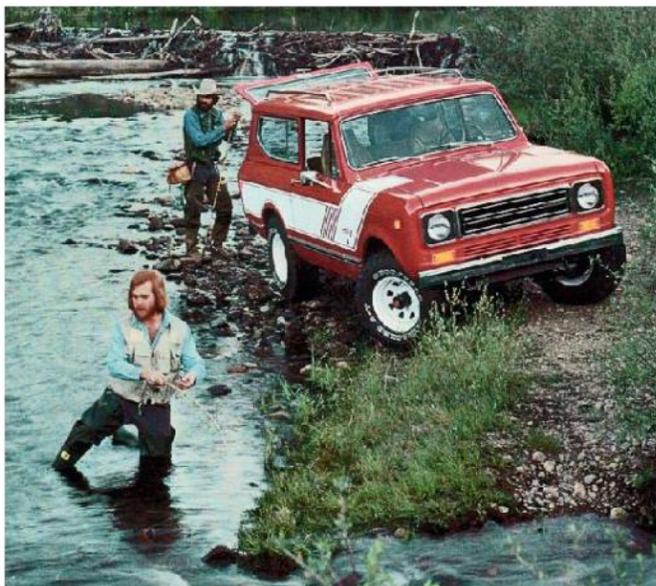
Alla guida di una Ferrari 430 o di una Lamborghini Gallardo, costantemente affiancato da un istruttore che ti svelerà i segreti dei piloti professionisti, potrai immedesimarti con i campioni GT e fare tua per sempre un'esperienza esclusiva che tutti ti invidieranno.

**PURESPORT**  
Driving Experience.

I corsi di pilotaggio sono organizzati da PURESPORT Driving Experience



a cura di **Alfredo Albertini**



## INTERNATIONAL "SCOUT"

# MOLTO PIÙ DI UN SUV

**Che fine ha fatto il marchio statunitense International?**

**Michael Zucconi**

La International Harvester fu una delle più importanti fabbriche americane di veicoli speciali. Nata nel 1902 a Chicago, l'azienda iniziò a occuparsi di mezzi agricoli per passare ben presto alle automobili e, negli anni Sessanta, anche ai fuoristrada. Nel 1985 la International Harvester cedette il comparto trattori dedicandosi esclusivamente ai camion e ai motori, assumendo la nuova denominazione di Navistar. Il veicolo di maggior successo della International fu senza dubbio la "Scout 80" del 1960, una camionetta a quattro ruote motrici offerta con una completa gamma di carrozzerie: pickup, torpedo e station wagon. La "Scout 80", che montava un motore a benzina a quattro cilindri di 2,5 litri da 85 CV accoppiato a un cambio a tre marce con riduttore, ebbe un immediato successo, diventando una temibile concorrente per la Jeep. Dal 1965 al 1971 essa venne sostituita dalla serie "800" che presentava una serie di miglioramenti nel design, negli allestimenti e nelle motorizzazioni. Nel 1971 fu la volta della "Scout II" (nella foto in alto uno dei primi esemplari di questa serie, in quella sotto uno degli ultimi), che rimase in produzione fino all'inizio degli anni Ottanta. Dal 1978 la "Scout" veniva importata in Italia dalla Cerioli di Castelmaggiore (Bologna) nelle due versioni a benzina V8 di 5,6 litri da 165 CV e a gasolio a sei cilindri di 3,2 litri da 89 CV.

## CINEMA

### AGOSTINI SUL SET



**È vero che Giacomo Agostini ha fatto anche l'attore?**

**Manlio Calcagni**

Il campione bresciano di motociclismo, classe 1942, ha girato tre film: "Nell'inferno del grand prix", 1970; "Amore Formula 2", 1971, "Bolidi sull'asfalto - A tutta birra", 1972. Il più noto è il primo, regia di Mario Amendola, in cui "Ago" interpreta Giorgio,

un pilota di monoposto amico di Paul (il cantante Mal dei Primitives), anch'egli pilota. Entrambi si innamorano della bella Lorelei e diventano rivali. Nel cast pure Graham Hill, che interpreta se stesso.

## LANCIA IN SUDAFRICA

### EMIGRATE TRECENTO "FLAVIA"

**Ho visto su gennaio la risposta riguardante le Alfa Romeo prodotte in Sudafrica. Ricordo che anche la Lancia assemblava auto in quel Paese.**

**Roberto Zanasi**



Per un certo periodo la Casa di Chivasso ha montato in Sudafrica la "Flavia" prima serie, probabilmente su iniziativa di un dealer locale. Le parti arrivavano da Torino già finite e in loco venivano solo assemblate, diversamente dalle Alfa che erano invece costruite in una vera e propria fabbrica. Le "Flavia" per il mercato sudafricano erano identiche alle nostre. Si distinguevano soltanto per la

guida a destra, obbligatoria in quella nazione. Due le versioni: la "1500" serie 815.103 e la "1800" serie 815.305. Della prima se ne assemblarono 72 tra il 1960 e il 1963, della seconda 240 dal 1963 al 1967. L'iniziativa non si ripeté per altri modelli della Lancia.

## MORETTI "1100"- "1500"

### FASTBACK CON PORTELLONE

Ho visto su Internet un'originale coupé fastback carrozzata da Moretti con meccanica Fiat "1500". Vorrei saperne di più

Alfonso Suardi

Fra le tante realizzazioni della carrozzeria torinese fondata da Giovanni Moretti nel 1925 spicca questa interessante giardinetta di lusso presentata al Salone di Ginevra del 1963 e offerta sia col motore della Fiat "1100 D" (foto sopra) sia con quello della "1500" (sotto). Le due versioni si differenziavano principalmente per i proiettori anteriori (singoli sulla "1100", doppi sulla "1500"), per la scalfatura sulle fiancate, per le diverse luci posteriori e per le calotte ruota. All'interno ogni versione manteneva il cruscotto della vettura da cui derivava. Dal punto di vista stilistico questo modello rivestiva un certo interesse perché anticipava la formula fastback anche sulle vetture nazionali: il portellone, infatti, divenne negli anni successivi una caratteristica comune a molti modelli di grande serie. Per quanto riguarda la Moretti, dopo che negli anni Settanta la direzione passò ai figli di Giovanni, Gianni e Sergio, la profonda crisi che riguardò la carrozzeria italiana portò questa storica azienda alla chiusura nel 1989.



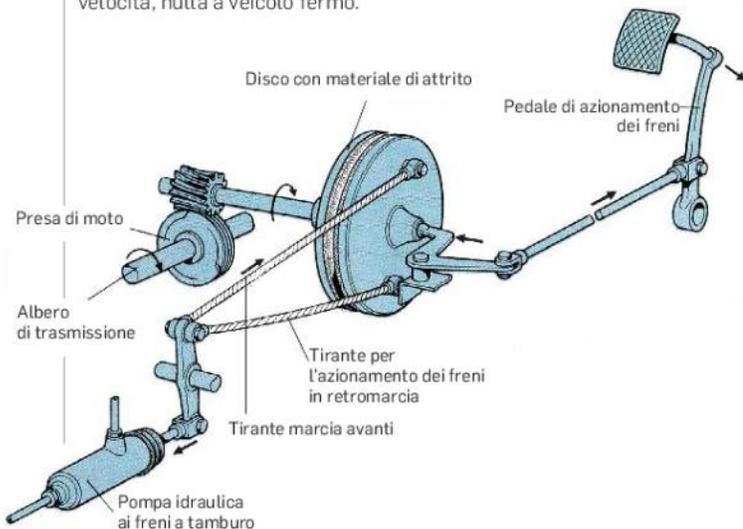
## SERVOFRENO

### ALL'INIZIO ERA MECCANICO

A quando risale l'invenzione della frenata assistita?

Filippo Astesani

Oggi i freni servoassistiti sono di serie anche sulle utilitarie, ma in passato erano riservati alle automobili più importanti. Le origini del servofreno risalgono agli anni Venti, quando alcuni modelli lussuosi, tra cui le Rolls Royce, iniziarono a montare dispositivi meccanici che riducevano lo sforzo sul pedale del freno grazie a un ingegnoso sistema di leve. Nel disegno sotto ne pubblichiamo lo schema: la forza per frenare era fornita da un ingranaggio collegato all'albero di trasmissione. Di conseguenza, la sua efficacia era massima in velocità, nulla a veicolo fermo.



## MOTOSCAFO "SLUGHI"

### A BORDO C'ERA UNA "600"

Mio padre dice che negli anni Sessanta esisteva un motoscafo col motore della Fiat "600". È vero?

Max Caldis

Sì, è vero: il motoscafo si chiamava "Slughi" ed era equipaggiato con il quattro cilindri della "600 D" di 767 cm<sup>3</sup> da 29 CV Cuna, modificato per l'impiego marino dalla Carraro. Lo "Slughi" era lungo 4,4 metri, largo 1,58 metri e poteva ospitare quattro persone. Con un consumo medio di 6 litri di benzina normale per ogni ora di navigazione alla velocità di 42 km/h, l'autonomia era di quattro ore. Questo simpatico motoscafo entrobordo era dotato di attacchi per lo sci d'acqua e di pagaie per le piccole manovre; la strumentazione comprendeva contagiri, termometro acqua e indicatore carburante. Il prezzo era di 950.000 lire, quando la "600 D" costava (1961) 640.000 lire.





**I modelli degli esordi**

A sinistra. La "Rhyll", utilitaria di un litro di cilindrata del 1913.

Più a sinistra. La prima vettura prodotta dalla Standard nel 1903 aveva motore monocilindrico.

Sotto. Un modello lussuoso a sei cilindri del 1910 con motore da 20 HP e carrozzeria landaulet.



**MARCHE SCOMPARSE**

# GLI ANNI FELICI DELLA STANDARD

**Sul numero di gennaio ho letto l'articolo sulla Standard-Triumph "Herald". Qual è l'origine di questo marchio?**

**Tarcisio Mandelli**

La Standard Motor Company nasce nel 1903 a Coventry, in Inghilterra, su iniziativa dell'ingegner R.W. Maudslay. Nel primo anno si producono solo tre automobili, ma la richiesta aumenta così rapidamente che nel 1906 vengono impiantati nuovi stabilimenti per la costruzione di vetture con motori a quattro e

sei cilindri, che si affiancano ai precedenti mono e bicilindrici. Tra i modelli di maggior successo antecedenti la prima guerra mondiale ricordiamo la "Rhyll" del 1913, un'utilitaria di un litro di cilindrata con cambio a tre marce e ruote scomponibili in acciaio che viene prodotta in cinquanta esemplari alla settimana e venduta con tre anni di garanzia. Nel periodo 1922-1927 i modelli Standard sono caratterizzati dall'emblema della IX legione romana, da motori a valvole in testa più brillanti e da freni su tutte e quattro le ruote. Alla

scoppio della seconda guerra mondiale, quando l'attività viene sospesa, si costruiscono ben 50.000 vetture all'anno. L'attività riprende nel 1945 grazie al fatto che gli stabilimenti sono rimasti pressoché intatti. La Standard inizia quindi a montare modelli Triumph, marca le cui fabbriche sono state irrimediabilmente danneggiate dai bombardamenti, acquistandone così la proprietà. Nel 1961 la Standard e la Triumph si fondono nel gruppo Leyland, che un paio d'anni dopo decide di eliminare per sempre la gamma di modelli Standard.

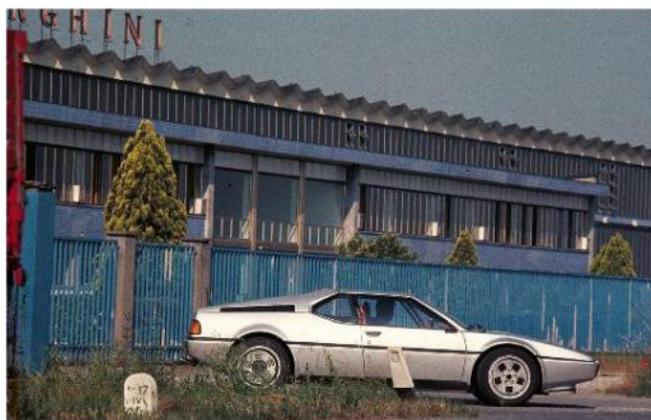
**BMW "M1"**

## SUPERCAR ITALO-TEDESCCA

**Vi risulta che la BMW "M1" sia nata alla Lamborghini?**

**Michele Menozzi**

Questa coupé disegnata da Giugiaro venne presentata ufficialmente nel 1978. Inizialmente essa avrebbe dovuto essere prodotta alla Lamborghini, come testimonia la foto accanto dove si vede un prototipo uscire dalla fabbrica di Sant'Agata Bolognese, ma, a causa delle difficoltà in cui versava l'azienda emiliana in quel periodo, l'assemblaggio venne spostato in Germania. Le parti interne erano realizzate dalla Baur, le scocche a Modena mentre i motori provenivano dalla BMW Motorsport di Monaco. Tra il 1979 e il 1981 vennero prodotte 456 "M1", di cui 56, destinate all'impiego agonistico, corsero nel campionato Gran Turismo Gruppo 4. Per quanto riguarda la vettura di serie (foto sotto a destra), il motore era un sei cilindri in linea di 3453 cm<sup>3</sup> da 277 CV DIN a 6500 giri/min con quattro valvole per cilindro disposto in posizione centrale-Longitudinale. L'alimentazione era a iniezione indiretta Kugelfischer e il cambio era uno ZF a cinque marce. Il telaio, tubolare, supportava una carrozzeria in plastica, le sospensioni erano indipendenti sia all'avantreno sia al retrotreno. La velocità era di 262 km/h con un consumo di 10,2 litri/100 km a 120 km/h. Oggi vale sui 90.000 euro.



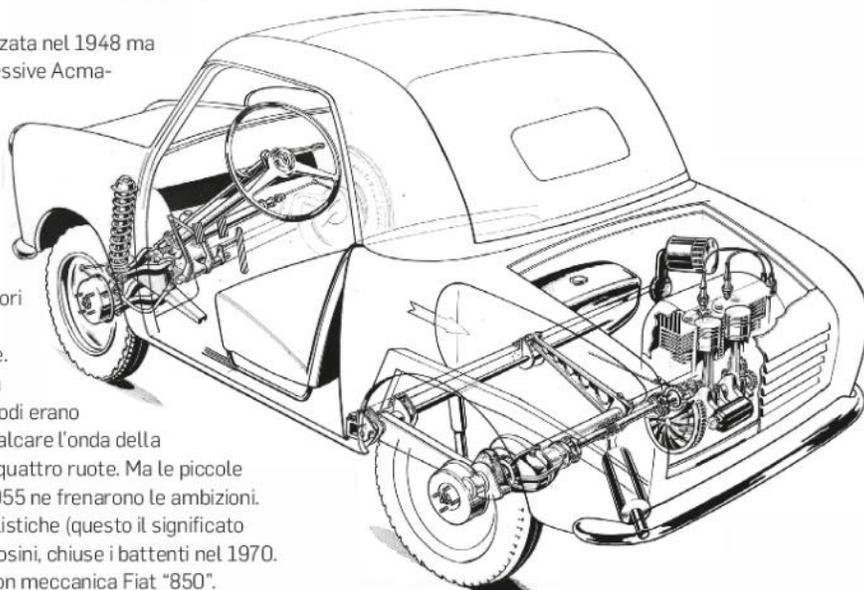
SIATA "MITZI"

## PRIMA DELLA "BIANCHINA"

Nei primi anni Cinquanta la Siata progettò una microcar che però non ebbe successo. Com'era fatta? Potete pubblicarne un'immagine?

Aldo Farina

La vettura cui lei si riferisce è la "Mitzi", un'utilitaria abbozzata nel 1948 ma presentata solo nel 1953; nell'estetica anticipava le successive Acma-Piaggio "Vespa 400" e Autobianchi "Bianchina". Venne prodotta per un breve periodo in Argentina su licenza. Economicissima, pratica e simpatica, la "Mitzi" aveva un motore a due cilindri di 398 cm<sup>3</sup> a quattro tempi raffreddato ad aria da 12,2 CV; quattro marce; due soli posti e un peso di 360 kg. Toccava gli 80 km/h e consumava tre litri di benzina ogni 100 km. La carrozzeria, in acciaio, era portante. Le sospensioni posteriori erano a ponte rigido, quelle anteriori a ruote indipendenti. Aveva il tettuccio in tela apribile e il vano bagagli anteriore. Per contenere al minimo la manutenzione l'unico punto da ingrassare era la cremagliera dello sterzo: i giunti e gli snodi erano infatti su gomma. Con questo modello la Siata voleva cavalcare l'onda della motorizzazione di massa e il passaggio dallo scooter alle quattro ruote. Ma le piccole dimensioni dell'azienda e la nascita della Fiat "600" nel 1955 ne frenarono le ambizioni. La Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche (questo il significato dell'acronimo), fondata a Torino nel 1926 da Giorgio Ambrosini, chiuse i battenti nel 1970. L'ultimo successo fu la "Spring", una spider in stile retrò con meccanica Fiat "850".



# Libreria dell'Automobile

www.librieriadellautomobile.it

ISCRIVITI ALLA  
NOSTRA MAILING LIST SU  
www.librieriadellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

SCONTO DEL **15%** AI SOCI ASI/FMI



VIENI A VISITARE IL NOSTRO  
nuovo punto vendita

Corso Venezia, **45** 20121 Milano  
Tel/Fax 02/76006624

Ufficio di vendita per corrispondenza:  
Mail order department:

Tel 02/27301462-8 Fax 02/27301454  
(Lune/Ven 9-18)  
E-mail: ordini@librieriadellautomobile.it  
info@librieriadellautomobile.it  
Web Site: www.librieriadellautomobile.it

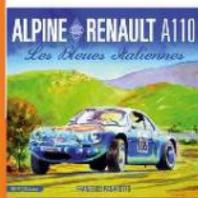
viene a trovarci su Facebook e eBay

### MANIFESTAZIONI 2013

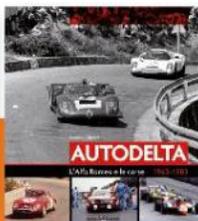
31 GEN / 1 FEB MOTORSPORT EXPOTECH - MODENA  
8/10 FEBBRAIO TORINO AUTOMOTORETRO/ LINGOTTO - PAD. 2  
15/17 FEBBRAIO NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A  
22/24 FEBBRAIO MILANO AUTOCLASSICA  
9/10 MARZO FORLÌ OLD TIME SHOW MOSTRA SCAMBIO

VENDITA PER CORRISPONDENZA  
MINIMO D'ORDINE € 25,00

ALPINE RENAULT A110  
LES BLEUES  
ITALIENNES  
● € 45,00 \* PAG: 250  
\* FOTO: 500 col - 200 b/n  
\* TESTO: Italiano



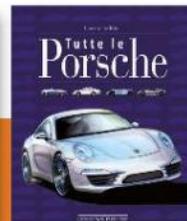
AUTODELTA:  
L'ALFA ROMEO  
E LE CORSE 1963-1983  
● € 48,00 \* PAG: 304  
\* FOTO: 265 col - 177 b/n  
\* TESTO: Italiano



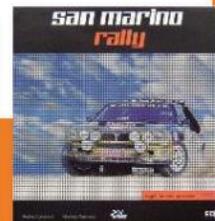
LANCIA DELTA HF INTEGRALE:  
STORIA DI UN'AUTO DI SUCCESSO  
● € 39,00 \* PAG: 200  
\* FOTO: 252 col  
\* TESTO: Italiano



TUTTE LE PORSCHE  
● € 14,90  
\* PAG: 400  
\* FOTO: b/n e col  
\* TESTO: Italiano



SAN MARINO  
RALLY 1970-2012  
● € 65,00  
\* PAG: 312  
\* FOTO: oltre 600 col  
\* TESTO: Italiano



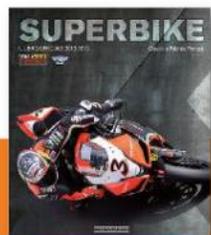
MILLE MIGLIA 2012  
● € 65,00  
\* PAG: 270  
\* FOTO: centinaia a col  
\* TESTO: Italiano/Inglese



LES 24 HEURES DU  
MANS 2012: LIVRE OFFICIEL  
● € 54,00 \* PAG: 264  
\* FOTO: centinaia col  
\* TESTO: Francese



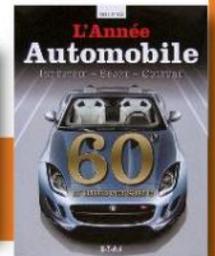
SUPERBIKE 2012-2013  
IL LIBRO UFFICIALE  
● € 19,90 \* PAG: 208  
\* FOTO: centinaia a col  
\* TESTO: Italiano



FORMULA 1 2012:  
LA CRONACA E LE FOTO PIU  
BELLE DEL CAMPIONATO  
● € 35,00 \* PAG: 170  
\* FOTO: centinaia a col  
\* TESTO: Italiano



L'ANNEE AUTOMOBILE  
N. 60 2012-2013  
● € 75,00 \* PAG: 304  
\* FOTO: centinaia a col  
\* TESTO: Francese



# Scandalo A CORTE

Prigioniera della tradizione, conduceva un'esistenza dedita alla classe e al confort. Finché un Garrett sul condotto d'alimentazione non l'ha trasformata in una lady facile alle trasgressioni e alle sbandate. Alla faccia delle cugine Rolls Royce, così noiose

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



# U

na Rolls Royce non potrebbe mai avere motore "turbo", ma una Bentley sì, in nome della sua grande tradizione sportiva. Questo fu probabilmente l'assunto sul quale il marketing della Casa di Crewe basò il lancio nel 1982 della "Mulsanne Turbo", dalla quale sarebbe derivata la "Turbo R" del nostro servizio.

Acquisito nel 1931 dalla Rolls Royce, il marchio Bentley aveva infatti perso progressivamente la sua identità e, a metà degli anni Sessanta, la produzione delle due Case si distingueva in pratica solo per le differenti calandre. Perciò, col pas-

sare degli anni, la clientela Bentley, costituita da chi per puro snobismo tentava di distinguersi da quella Rolls Royce, si era via via ridotta.

La moda del turbo, esplosa nei primi anni Ottanta, aveva offerto l'occasione per un rilancio del marchio in una chiave "sportiva", compatibilmente con le risorse limitate della Casa madre. In pratica, la nuova nata differiva dalla berlina di base solo per l'applicazione di un turbocompressore Garrett al datato, ma ancora valido, V8 ad aste e bilancieri di 6750 cm<sup>3</sup>. Tra gli altri upgrade del modello, lo sterzo più diretto, la taratura più ri-



#### Passaporto britannico

*Nella foto. Immatricolata per la prima volta in Inghilterra, questa vettura, di colore Red Pearl, appartiene attualmente alla Classic Motor di Ponte San Pietro (BO). I retrovisori di disegno più snello e i paraurti in tinta avvolgenti furono introdotti col model year '96.*

#### Al minimo storico

*Sopra: La lista degli optional comprendeva il set di stemmi e scritte e la "B" alata sul cofano. Nel 1996 la "Turbo R" costava 390 milioni di lire, oggi vale solo 30.000 euro. Poiché il modello non ha ancora vent'anni, non può beneficiare di bollo e assicurazione agevolati.*





**Poltronissime**

Sopra. La "Turbo R" era omologata per cinque, ma il divano posteriore è conformato per accogliere solo due passeggeri.

A sinistra. I passeggeri posteriori dispongono di un telecomando (optional) per l'impianto stereo.

**Dentro è meglio che fuori**

Sopra. I rivestimenti in pelle e radica, assieme al disegno elegante della plancia e dei sedili, rendono molto accogliente l'abitacolo. La livrea bicolore Magnolia-Red è caratteristica di questo esemplare: si noti la bordatura dei sedili in tinta contrastante. Comoda la luce sotto al bracciolo della portiera.

guida delle sospensioni e qualche dettaglio della carrozzeria e degli interni. La "Turbo R", dove "R" non sta per "Racing" (corsa) bensì per "Roadholding" (tenuta di strada), fu presentata al Salone di Ginevra del 1985 ed era disponibile con passo standard di 3060 mm o lungo di 3160 mm. Nel 1987 l'evoluzione tecnica del modello comportò l'adozione dell'iniezione meccanica Bosch "KE-Jetronic" e nel 1989 dell'iniezione elettronica Bosch "Motronic" e delle sospensioni posteriori autolivellanti con controllo elettronico "ARC" (Automatic Ride Control). La potenza, mai dichiarata ufficialmente dalla Casa, salì progressivamente: nel 1989 si stimava che fosse di 340 CV e nel 1994 di 360 CV.

**L'aerodinamica non serve**

Sotto. Le forme squadrate, in stile anni Settanta, compromettono l'aerodinamica, ma questo non rappresenta un problema per la clientela della Casa, piuttosto tradizionalista. Le ruote in lega da 17" erano quelle dell'esclusiva "Turbo S", prodotta solo nel 1995.

L'imponente aspetto retrò, non bello ma affascinante e gradito alla clientela più tradizionalista della Casa, rimase pressoché immutato. All'interno l'atmosfera era assicurata dai pannelli in radica, dai rivestimenti in pelle Connolly e dall'illuminazione soffusa. La nostra "Turbo R" in particolare, model year 1996, abbina la carrozzeria Red Pearl agli interni Magnolia con guarnizioni e moquette Red. Immatricolata per la prima volta in Gran Bretagna, appartiene ora alla Classic Motor di Ponte San Pietro (BO) e ha

all'attivo solo 26.000 miglia. In quell'anno venne introdotta un'importante novità tecnica: il controllo elettronico integrato di iniezione e accensione Motormanagement "Zytek EMS3", che rimpiazzava l'iniezione elettronica Bosch "Motronic M3.3" con accensione elettronica separata e garantiva un incremento di potenza da 360 a 389 CV.

Il turbocompressore rimaneva il collaudato Garrett AiResearch "T04B" delle serie precedenti, ma ereditava un intercooler aria-liquido anziché aria-aria dalla "Turbo S" da 408 CV, costruita solo nel 1995. Sempre dalla "S" erano riprese le ruote in lega da 17" (le "Turbo R" precedenti adottavano ruote di disegno differente, da 15" o da 16") e i più moderni ed eleganti paraurti avvolgenti, ora in tinta con la carrozzeria. I retrovisori esterni avevano un disegno più snello, mentre l'altezza leggermente ridotta della calandra aveva consentito di raccordare più dolcemente il frontale al cofano motore.

Con questi ultimi interventi si era tentato di migliorare l'efficienza aerodinamica per la quale questa vettura non aveva mai brillato. Successivamente (1997) la "Turbo R" adottò il controllo elettronico della trazione. L'anno dopo, nel 1998, ►





### **Passeggeri coccolati**

Sopra, a sinistra. Sotto gli schienali dei sedili anteriori si trovano dei poggiatesta ribaltabili (optional). Sul mobiletto centrale c'è la tasca per il telecomando audio.

Sopra, a destra. Alla base dei braccioli delle porte posteriori ci sono delle luci; si noti l'eleganza dei pannelli, con maniglie e set fumatori cromati.

### **Economie da gran signori**

A destra. I gruppi ottici sono gli stessi della Rolls Royce. La targa italiana ha rimpiazzato quella inglese di prima immatricolazione.

Sotto. Trionfo di radica e pelle per la plancia, qui con guida a destra. Il volante monta l'airbag che, come quello per il passeggero anteriore, era fornito di serie.





**La musica viene dal baule**  
 Da sinistra. Il bagagliaio rivestito in moquette di lana pregiata (optional); l'amplificatore dell'impianto stereo quadrifonico dietro allo schienale; la cassetta con gli attrezzi di bordo. A destra. La calandra verniciata in tinta con la carrozzeria e i doppi fari distinguono la carrozzeria della Bentley da quella della Rolls Royce.



uscì di scena senza ulteriori aggiornamenti.

Osservando l'esemplare del servizio colpisce la costruzione impeccabile: nella prova su strada di Quattroruote del febbraio 1989 venne scritto che questa vettura era allestita con tecniche e tempi artigianali nel pieno rispetto della tradizione della Casa madre. A Crewe, per approntare un esemplare, composto da oltre 80.000 pezzi, ci volevano circa tre mesi e mezzo.

La carrozzeria, in acciaio con porte in alluminio (non per ridurre il peso, ma per evitarne la corrosione), era lavata cinque volte prima di ricevere il trattamento anticorrosione e le successive tre mani di fondo. Ciascuno degli innumerevoli strati di vernice era spruzzato a mano, lasciato essiccare per un'ora e controllato per eliminare eventuali difetti. Infine, venivano applicate due mani di trasparente. Il fascicolo di presentazione del model year '96 lo confermava e informava che su questa serie il frontale era protetto con una speciale e invisibile vernice trasparente elastica che non si scheggiava se colpita dal pietrisco. Per quanto riguarda i componenti interni, sempre nella prova di Quattroruote si spiegava che la vernice dei pannelli in radica era lasciata essiccare naturalmente per più di tre giorni, mentre per i rivestimenti interni Connolly venivano utilizzate undici pelli bovine intere, con un'estensione totale di circa 24 m<sup>2</sup>.

Se carrozzeria e interni conservavano intatto il fascino delle vecchie limousine britanniche, la meccanica della "Turbo R" risultava tutto sommato al passo coi tempi e rendeva questa vettura non meno valida e performante delle sue teoriche rivali, entrambe ovviamente tedesche, la BMW "750i" e la Mercedes-Benz "560 SE". Nelle pagine che seguono ne scopriamo le qualità stradali nel corso delle nostre impressioni di guida.



## CARATTERISTICHE



Il motore è un vecchio V8 ad aste e bilancieri (risale al 1959), ma una buona dose di elettronica e il turbo gli conferiscono una grinta e una fluidità all'altezza dei concorrenti BMW e Mercedes

**Motore** Ant. longitudinale, V8 di 90°  
Alesaggio x corsa 104,14 x 99,06 mm  
Cilindrata 6750 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8:1  
Potenza 389 CV a 4000 giri/min (stima)  
Coppia 76,5 kgm a 2000 giri/min  
Valvole in testa, aste e bilancieri, punterie idrauliche  
Albero a camme centrale  
Iniezione e accensione elettronica "Zytek EMS3"  
Turbocompressore Garrett AiResearch "T04B", con intercooler  
Lubrificazione forzata  
Raffreddamento ad acqua, cap. 18 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 71 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Trasmissione automatica a 4 rapporti, GM "Turbo-Hydra-Matic"  
Leva di comando centrale  
Rapporto al ponte 2,69:1  
Pneumatici 225/55 WR17.

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 5 posti  
Carrozzeria portante in acciaio  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli trasv., molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ruote indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali, regolazione del livello idropneumatica a controllo elettronico "ARC"  
barra stabilizzatrice  
Freni idraulici a disco, ant. autoventilanti, due circuiti indipendenti, servocomando idraulico e ABS  
Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico  
Serbatoio carburante 108 litri.

**Dimensioni** Passo 3060 mm  
Carreggiata ant./post. 1550/1550 mm  
Lunghezza 5295 mm  
Larghezza 1915 mm  
Altezza 1480 mm  
Peso a vuoto 2450 kg.

**Prestazioni** Velocità 241 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 6,3 sec.  
Consumo medio 19,5 l/100 km.



# MA TANTA POTENZA NON FA UNA SPORTIVA...

L'accelerazione e la velocità massima sono quelle di una supercar. Ma il peso è quello di un camion, il rollio è forte e il turbo non permette di modulare bene la potenza: ottime premesse per clamorose scodate. Meglio andarci piano

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini

**C**on una carrozzeria squadrata e un coefficiente di penetrazione aerodinamica imbarazzante, la "Turbo R" puntava su potenza e coppia per offrire prestazioni pari alle migliori limousine del tempo, pur assicurando il massimo confort. Una volta seduti al volante, si apprezzano prima di tutto gli ampi sedili, molto comodi, ma anche sufficientemente avvolgen-

ti e adatti alla guida sportiva. Il motore si avvia con un soffio e la partenza è dolcissima, grazie a un cambio automatico a quattro rapporti di origine americana, dotato di un dispositivo elettronico di controllo (Dynamic Shift Pattern) che adatta automaticamente i passaggi di marcia in funzione dello stile di guida.

Sul misto, a basse e medie andature, la "Tur-

#### Se la strada è dritta...

*Nella foto. La "Turbo R" detesta essere portata al limite.*

*Spiccatamente sottosterzante all'ingresso della curva, passa improvvisamente al sovrasterzo. Può raggiungere i 240 all'ora e accelerare da 0 a 100 km/h in poco più di sei secondi.*





BENTLEY

bo R" si dimostra sorprendentemente agile, col motore che emette appena un fruscio e, se il pilota è delicato con l'acceleratore, riprende anche da pochi giri senza obbligarlo il cambio automatico a scalare di marcia.

Premendo l'acceleratore si ottiene inizialmente una risposta vellutata e progressiva, quasi inaspettata per un motore "turbo", e solo intorno ai 4000 giri il poderoso V8 fa udire la sua voce baritonale, mai accompagnata da vibrazioni. La sua generosa potenza va tuttavia sfruttata preferibilmente in rettilineo, magari per effettuare un sorpasso in tutta sicurezza. In curva, invece, il dondolio delle sospensioni, eccessivamente morbide, fa coricare la vettura e la pos-

sibilità di una scodata non è remota se si accelera con decisione. La sovralimentazione scarica infatti a terra tutta la potenza in un istante e, specie sul bagnato, diventa molto difficile, se non impossibile, controllare la sbandata di un'auto di oltre due tonnellate e mezzo.

Lo sterzo, dal canto suo, aiuta poco, perché eccessivamente leggero e demoltiplicato. I freni, nell'uso prolungato, tendono a perdere efficacia, sempre per colpa della notevole massa del veicolo. Il consumo è da "incrociatore": si percorrono in media 3-5 km con un litro.

Con tutto il rispetto per i tecnici di Crewe, si poteva fare di meglio in quanto a sicurezza attiva e consumo. 

# DOVE ANDIAMO *quest'anno?*



## TERRE DI CANOSSA

### 70 PROVE SPECIALI E TANTA CULTURA

**Data:** 18-21 aprile.

**Tipo:** gara di regolarità Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 2900 euro.

**Sito:** [www.granpremierterredicanossa.it](http://www.granpremierterredicanossa.it)

Dall'Emilia alla Versilia, lungo le millenarie strade di Matilde di Canossa, la terza edizione di Terre di Canossa sarà un omaggio ai 500 anni della Versilia Medicea e della scoperta, da parte di Michelangelo, delle cave di marmo sul Monte Altissimo. Con tre tappe, da Salsomaggiore a Forte dei Marmi e a Reggio Emilia, è riservata a vetture costruite tra il 1919 e il 1976.

**A chi si rivolge:** bellezze naturali e richiami culturali attraggono i piloti più "turistici"; le 70 prove i regolaristi.

1000  
MIGLIA



## MILLE MIGLIA

### COSTA UN OCCHIO MA È... IMPAGABILE

**Data:** 16-19 maggio.

**Tipo:** gara di regolarità Fia, Fiva e Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 7500 euro.

**Sito:** [www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu)

La capostipite di tutte le manifestazioni per auto d'epoca mantiene immutato il suo fascino dal 1982. Curiosità per la nuova gestione, tornata all'AC Brescia, che ha costituito una società interamente partecipata. Invariata la formula in tre tappe, da Brescia a Roma a Brescia, con pernottamenti a Ferrara e Roma. Potendo permettersela, resta il massimo che un appassionato possa sognare.

**A chi si rivolge:** a chiunque ami l'Italia, la storia dell'automobilismo e le belle automobili o voglia sentirsi protagonista per tre giorni.



## BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

### SENZA L'ASSILLO DEL CRONOMETRO

**Data:** 26 maggio.

**Tipo:** esibizione non competitiva a calendario Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 500 euro.

**Sito:** [www.bergamohistoricgranprix.com](http://www.bergamohistoricgranprix.com)

Dal 2004, cinquanta selezionati bolidi d'epoca di assoluto pregio, tra i quali F.1 e F. Junior, vetture Sport e GTS di varie annate, tornano sul Circuito delle Mura, di origine medievale, per far rivivere il G.P. di Bergamo che nel 1935 vide trionfare Tazio Nuvolari su Alfa Romeo "P3". Il percorso in Bergamo alta offre un panorama mozzafiato ed è particolarmente impegnativo; i partecipanti, quindi, devono dimostrare ottime doti di guida, senza però l'assillo del cronometro.

**A chi si rivolge:** ai patiti della guida veloce e ai quarantamila spettatori.

Con l'inizio della primavera entra nel vivo la nuova stagione motoristica. Con qualche sorpresa, a cominciare da un paio d'intriganti "new entry". Vi offriamo un menù dei 12+12 eventi italiani più seguiti. Essi comprendono la regolarità, la velocità in pista, i concorsi d'eleganza e le semplici "passeggiate" che coniugano guida e cultura

di Paolo Mazzetti



### **CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE CORNICE DI LUSSO PER AUTO DA FAVOLA**

**Data:** 24-26 maggio.

**Tipo:** Concorso d'eleganza Fiva.

**Quota d'iscrizione:** (N.D.).

**Sito:** [www.concorsodeleganzavilladeste.com](http://www.concorsodeleganzavilladeste.com)

Nato nel 1929, è il più importante e rinomato concorso italiano. In un'atmosfera raffinatissima, si tiene a Cernobbio, sul Lago di Como, tra il Grand Hotel Villa d'Este e Villa Erba. Ripreso nel 1995, il concorso è oggi organizzato sotto l'egida della BMW, con regole severissime. Le vetture, provenienti da tutto il mondo e sempre di livello stratosferico, sono suddivise tra auto d'epoca, prototipi e concept car.

**A chi si rivolge:** ai pochi fortunati che possiedono un'auto da concorso e ai molti che amano ammirarle in una cornice sontuosa.



### **MODENA CENTO ORE CLASSIC REGOLARITÀ E VELOCITÀ STAVOLTA INSIEME**

**Data:** 5-9 giugno.

**Tipo:** gare di regolarità e di velocità a calendario Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 4900 euro (vel.); 4400 (reg.).

**Sito:** [www.modenacentoooreclassic.it](http://www.modenacentoooreclassic.it)

Motori e raffinata ospitalità, nella migliore tradizione gastronomica modenese, con due gare in una: la prima con una sezione dedicata alla regolarità, la seconda alla velocità. Si disputano sia su strada, sia in circuito. Gli organizzatori promettono: "gare in pista e scalate in montagna, paesaggi meravigliosi e strade emozionanti, rinomati chef e grandi vini".

**A chi si rivolge:** ce n'è per tutti, dal Mugello alla serata di gala a Palazzo Vecchio a Firenze, dal circuito di Modena fino alla chiusura in Piazza Grande.



### **VERNASCA SILVER FLAG UNO SPETTACOLO TUTTO IN SALITA**

**Data:** 28-30 giugno.

**Tipo:** esibizione non competitiva a calendario Asi.

**Quota d'iscrizione:** 600 euro.

**Sito:** [www.vernascasilverflag.it](http://www.vernascasilverflag.it)

Dal 1995 la Vernasca Silver Flag rievoca la corsa in salita Castell'Arquato-Vernasca (Piacenza), disputata dal '53 al '72. La manifestazione vede al via auto di grande prestigio. Partecipazione riservata a vetture costruite fino ai primi anni 70, divise nelle categorie Turismo, GT, Sport, Prototipi, monoposto a motore anteriore, monoposto a motore posteriore e Anteguerra.

**A chi si rivolge:** ai possessori di macchine sportive e ai molti spettatori sui circa 9 km della salita.



**SE 12 VI SEMBRAN POCHE, RADDOPPIATE CON QUESTE**

**Coppa dei Lupi:** regolarità Csaì nel Parco Nazionale d'Abruzzo (23-24 febbraio, [www.scuderiatempoperso.org](http://www.scuderiatempoperso.org)).

**Valli e Nebbie:** un classico ferrarese, regolarità Asi (15-17 marzo, [www.officinaferrarese.it](http://www.officinaferrarese.it)).

**Rallye dell'Amicizia:** tra Emilia e Marche, regolarità Asi (6-7 aprile, [www.bolognautostoriche.it](http://www.bolognautostoriche.it)).

**Transappenninica:** evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, sul percorso Rimini-Borgoscoperto-Perugia-Rimini (5-10 maggio, [www.transappenninica.it](http://www.transappenninica.it)).

**Giro di Sicilia:** Targa Florio: regolarità Asi, dalle Madonie alla scoperta della Trinacria (6-9 giugno, [www.vccpanormus.it](http://www.vccpanormus.it)).

**Summer Marathon:** da Livigno, un grande evento Csaì sulle Alpi (13-16 giugno, [www.summermarathon.it](http://www.summermarathon.it)).

**Stella Alpina:** gara di regolarità Asi di grande tradizione (12-14 luglio, [www.scuderiatrentinastorica.it](http://www.scuderiatrentinastorica.it)).

**Coppa dei Tre Laghi e Varese-Campo dei Fiori:** gara di regolarità non competitiva Asi (14 luglio, [www.varesecampodeifiori.com](http://www.varesecampodeifiori.com)).

**100 Miglia sulla Strada del Prosecco:** regolarità non competitiva Asi tra le cantine del Trevigiano (7-8 settembre, <http://ruotedelpassato.it>).

**Settimana Motoristica Bresciana:** evento culturale Asi riservato ad auto ante 1918 (13-15 settembre, [www.mwvcc.it](http://www.mwvcc.it)).

**Coppa Franco Mazzotti:** regolarità Csaì per rievocare il G.P. Brescia 1940, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova (12-13 ottobre, [www.clubmillemiglia1949.it](http://www.clubmillemiglia1949.it)).

**Trieste-Opicina Historic:** regolarità non competitiva Asi che rievoca la celebre gara (19-20 ottobre, [www.clubdeiventallora.it](http://www.clubdeiventallora.it)).



**COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI  
MONDANITÀ E PAESAGGI I PUNTI DI FORZA**

**Data:** 29 agosto-1° settembre.

**Tipo:** gara di regolarità Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 2850 euro (nel 2012).

**Sito:** [www.coppadorodelledolomiti.eu](http://www.coppadorodelledolomiti.eu)  
Rievocazione della gara organizzata dal 1947 al 1956: il successo goduto negli ultimi anni deriva dall'esclusività di Cortina d'Ampezzo, tradizionale base della corsa, e dagli spettacolari percorsi, su è giù per le Dolomiti. L'asta per la gestione dei prossimi cinque anni, indetta dall'AC Belluno, è stata vinta dalla Meet di Alessandro Casali, negli anni scorsi co-organizzatore della Mille Miglia, che promette grandi novità.

**A chi si rivolge:** a quanti amano le Dolomiti e la mondanità di Cortina, ma anche ai regolaristi a caccia di una vittoria di prestigio.

**TROFEO AIDO  
REGOLARITÀ COL CUORE D'ORO**

**Data:** 14-15 settembre

**Tipo:** gara di regolarità Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 400 euro, ma si può offrire di più.

**Sito:** [www.trofeoaido.org](http://www.trofeoaido.org)

Ciò che conta, al Trofeo Aido - la prima manifestazione per auto d'epoca nata esclusivamente per fini benefici, su iniziativa del Gruppo Aido di Gardone Val Trompia (BS) - sono solo tre cose: sostenere gli ideali della donazione degli organi, il divertimento dei concorrenti e la qualità delle auto partecipanti. Questa formula, l'originalità dei temi annuali e la scrupolosa organizzazione hanno garantito un successo continuo nel tempo.

**A chi si rivolge:** a chi vuole coniugare la passione con la solidarietà e al contempo desidera scoprire le strade meno note del Bresciano.

**GRAN PREMIO NUVOLARI  
MANTOVA, CAPUT MUNDI**

**Data:** 20-22 settembre

**Tipo:** gara di regolarità Fia, Fiva e Csaì.

**Quota d'iscrizione:** 2500 euro.

**Sito:** [www.gpnuvolari.it](http://www.gpnuvolari.it)

Un autentico classico: è una delle gare di regolarità meglio organizzate e più conosciute al mondo, considerata seconda solo alla Mille Miglia. Dalla prima edizione, nel 1991, la sua fama è aumentata assieme alla lunghezza del percorso, sempre con partenza e arrivo a Mantova. L'atmosfera sportiva è ben coniugata con alcuni momenti mondani, come la cena di gala al Grand Hotel di Rimini. I paesaggi della pianura padana si alternano a quelli appenninici e alle divertenti prove in alcuni circuiti.

**A chi si rivolge:** pochi specialisti corrono per la classifica, gli altri duecentocinquanta si godono il paesaggio e le belle vetture in gara, pur contagiati dallo spirito sportivo.



**GRAN PREMIO  
Nuvolari**





### PRIMA DI PROGRAMMARE, MEGLIO CONTROLLARE

Le date possono essere spostate nel corso della stagione, motivo per cui consigliamo di controllare sempre il nostro calendario aggiornato (anche sul sito [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it)).

### RAID DELL'ETNA SICILIA A CINQUE STELLE

**Data:** 22-28 settembre

**Tipo:** manifestazione turistica a calendario Csai.

**Quota d'iscrizione:** 1620 euro.

**Sito:** [www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)

Nei 6 giorni della manifestazione (più i 4 a/r, in motonave da Genova, per chi viene dal Nord) ci sono anche 50 prove di regolarità, ma con calma.

L'itinerario è di oltre mille chilometri, con partenza da Palermo alla scoperta delle residenze nobiliari più esclusive e dei volti meno noti dell'intera isola: Etna, Taormina ed escursione alle Isole Eolie. Rappresenta il metodo migliore e più economico per visitare la Sicilia in hotel a cinque stelle.

**A chi si rivolge:** a chi desidera farsi una vacanza in Sicilia, in un ottimo periodo, in compagnia di appassionati di auto d'epoca provenienti da tutta Europa.

### TROFEO MILANO UN PO' PER CULTURA, UN PO' PER GIOCO

**Data:** 5 ottobre

**Tipo:** manifestazione turistico-culturale Asi con rilevamenti.

**Quota d'iscrizione:** 220 euro; 150 euro per vetture ante '45 ed equipaggi massimo trentenni.

**Sito:** [www.cmae.it](http://www.cmae.it)

Da sempre il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca cerca di coniugare la storia dell'auto con la cultura legata alla città di Milano: per questo, lo scorso anno, l'Assessorato alla Cultura del Comune di Milano ha messo a disposizione il Castello Sforzesco per la sfilata finale e l'arrivo del "Trofeo". Dopo la partenza dal Parco dell'Idroscalo, il programma prevede prove di regolarità, effettuate con strumentazione classica (permessi solo orologi a lancette), e di abilità, oltre ad un'originale "caccia fotografica".

**A chi si rivolge:** a chi ama Milano, il suo hinterland e il motorismo d'epoca.

### CAMPAGNE E CASCINE ULTIMA SFIDA DI CAMPIONATO

**Data:** 7-8 ottobre

**Tipo:** gara di regolarità valida per il campionato Csai.

**Quota d'iscrizione:** 300 euro.

**Sito:** [www.scuderia3t.it](http://www.scuderia3t.it)

Tutte le gare valide per il campionato italiano di regolarità per auto d'epoca vantano contenuti tecnici di alto livello. La citazione di questa gara da disputare nella pianura tra Cremona e Mantova non è determinata dalle 65 prove a cronometro o dal fatto che, essendo l'ultima in calendario, può essere determinante per il titolo. A renderla celebre è il gradimento di moltissimi piloti, per l'atmosfera da autentica festa, tra prodotti tipici e grigliate.

**A chi si rivolge:** a chi deve laurearsi campione italiano e a chi ama le scampagnate in auto d'epoca.

### LE "NEW ENTRY" E QUELLE DI NUOVA GESTIONE

Dare un giudizio su eventi che non sono stati ancora disputati è ovviamente impossibile; altrettanto difficile è pronunciarsi se - dopo anni - sono cambiati gli organizzatori. In entrambi i casi, ci limitiamo a una menzione. Le gare citate si svolgono tutte in Italia; facciamo un'eccezione per Passione Engadina, che si corre in Svizzera, perché riservata proprio alle automobili italiane.

**Winter Race:** gara di regolarità Csai invernale, con partenza e arrivo a Cortina, dove gli organizzatori di Alte Sferre sono di casa, per aver curato la "Coppa d'Oro" (22-24 febbraio, [www.winterace.com](http://www.winterace.com)).

**Villeneuve Cup:** da Viareggio a Montecarlo nel nome del grande Gilles, con vetture d'epoca fino al 1972, classiche tra il 1973 e il 1992 (con almeno 250 CV) e instant classic con un minimo di 500 CV (13-15 giugno, [www.villeneuvecup.it](http://www.villeneuvecup.it)).

**Cuervo y Sobrinos Cup:** lo scorso anno, il marchio svizzero aveva firmato una gara Csai a Bormio; quest'anno torna sulle stesse strade coadiuvato dalla Scuderia Tricolore (27-30 giugno, [www.cuervosobrinocup.it](http://www.cuervosobrinocup.it)).

**Passione Engadina:** gara di regolarità con partenza da S. Moritz e splendido percorso in quota (23-25 agosto, [www.passione-engadina.ch](http://www.passione-engadina.ch)), dedicata nel 2013 ai cinquant'anni della Lamborghini. Prevista la partecipazione di noti piloti del passato e di star dello spettacolo.

Infine, doverosa citazione per due manifestazioni che senza dubbio sarebbero rientrate tra quelle descritte con maggiore evidenza se il loro futuro non fosse incerto.

**Le Mitiche Sport a Bassano:** dopo la scomparsa degli ideatori e organizzatori Danilo e Renato Calmonte non si conosce purtroppo il destino della celebre gara riservata alle "barchette" ([www.lemitichesport.com](http://www.lemitichesport.com)).

**Coppa delle Alpi:** il commissariamento di AC Brescia ha costretto a un auspicato rinvio al 2014 ([www.coppadellealpi.it](http://www.coppadellealpi.it)).



# CAVALLI UN TOT *al chilo*

Con 3000 euro compri 250 CV, 5 cilindri e una velocità max di 250 all'ora. Nessun'altra macchina dà tanto per così poco. Chi sa guidare, qui trova le soddisfazioni che cerca, senza rinunciare al confort, al lusso degli interni in pelle e alla praticità della station wagon. Ma il consumo è pauroso!

di Marco Di Pietro



### C'era anche la berlina

A destra. La "T-5R" era prodotta anche con carrozzeria berlina. Era riconoscibile per l'alettone sul baule e per i cerchi da 17" a 7 razze invece che a 5 come sulla station wagon.

Sotto. L'aspetto è rassicurante, ma le prestazioni sono notevoli: da 0 a 100 km/h bastano circa 7 secondi.

I cerchi di questo esemplare, di preserie, non sono definitivi.



# T

utto ebbe inizio, a fine 1993, con una sigla: "T-5". Facile da interpretare: "T" come "Turbo", "5" come il numero dei cilindri. Un frazionamento inconsueto, ma non in casa Volvo dove anzi tutte le versioni della "850" (prima grossa Volvo a trazione anteriore) erano appunto contraddistinte dalla soluzione del 5 cilindri in linea, molto più di un "4", poco meno di un "6".

A proposito di tradizioni: anche il turbocompressore era ormai di casa alla Volvo da più di un decennio. Venne introdotto con la "244" model ye-

ar 1981 (2,1 litri e 155 CV; in Italia, per aggirare l'Iva "pesante", diventò 2 litri da 145 CV). Una macchina paciosa e pesante, che grazie alla magia del turbo si scatenava come un panzer non appena si superavano i 3000 giri. Poi arrivarono i "turbo-soft", che rinunciavano a qualche cavallo e privilegiavano la coppia. Infine i "turbo-hard". Come appunto quello della "T-5": 211 CV erogati dal "due litri" oppure 226 CV dal più diffuso "2,3 litri".

La "850 T-5" fece epoca, soprattutto come capiente wagon brucia-semafori, in particolare at- ➤

#### Pro

Prestazioni

Produzione limitata

Prezzo stracciato

Passato sportivo

#### Contro

Manutenzione costosa

Bollo elevato

Numerosi i "falsi"

Consumo molto elevato





**Undici milioni in più**  
Nella foto: La "R" costava a fine 1995 più di 80 milioni di lire, 11 più della "T-5". Il prezzo era giustificato non soltanto dalla potenza maggiore e dall'assetto sportivo, ma anche dalla dotazione di serie, che comprendeva i rivestimenti in pelle, alcantara e radica e il tetto apribile.

**LA COLLEZIONE**

**AL PRIMO GRADINO SI PONE LA "T-5"**

**P**er chi vuole iniziare a collezionare le Volvo serie "850", la "T-5" può essere il primo passo. È quotata solo 2000 euro, ma con un po' di pazienza si possono trovare esemplari in ordine anche a 800 euro. Le prestazioni sono notevoli: 211 CV non sono pochi. E l'assetto, pur non raggiungendo l'optimum della "R", è comunque sportivo. Da non dimenticare che la "850" è stata la prima Volvo a trazione anteriore prodotta in Svezia (le

piccole "340" e "440"-460" venivano assemblate in Olanda negli ex stabilimenti Daf). La diffusione delle "T-5" anche in Italia permette, a differenza delle "R", di scegliere in mezzo a un mucchio di offerte. Consigliamo di lasciar perdere i molti esemplari trasformati a gas, che hanno sicuramente varie centinaia di migliaia di chilometri all'attivo (a meno che l'impianto non sia stato montato in tempi recenti per poter circolare liberamente).



torno alla metà degli anni Novanta. Poi il suo declino fu rapido, perché ciò che era un pregio della vettura nuova, ovvero la potenza, si trasformò in un handicap nell'usato, dove i cavalli di troppo penalizzavano sia il prezzo del passaggio di proprietà (che spesso superava il valore dell'auto) sia i costi di gestione. La "T-5", infatti, beveva parecchio, a meno che non ci si rassegnasse a guidarla alla maniera dei tassisti, a cui la vettura non era destinata... Risultato: motore "vuoto", perché sotto i 3000 giri il turbo non spingeva, e consumi sempre sopra i 10 litri/100 km.

I compassati svedesi non si rassegnarono alla mesta fine del modello: con la complicità di un certo Tom Walkinshaw, il "mago" inglese che aveva trasformato la pesante Jaguar "XJ-S" in un vincente mostro da corsa, s'inventarono una "T-5" ancora più potente, la "850 T-5R", che di cavalli arrivò a schierarne 250. In questo modo, la Volvo poté ristabilire le distanze con le varie Audi "Avant" e BMW "Touring" ad alte prestazioni.

Felicitemente coadiuvata da un assetto ribasato, con cerchi da 17" a stella gommati Pirelli "P Zero", i pneumatici più performanti di quegli anni, e dotata solo di un alettone sulla porta posteriore, questa station wagon si permise di partecipare all'ETC (European Tourism Championship), dove spesso dava la paga a tutti i contendenti. Ini-

## LE DOTI DI CONFORT, ABITABILITÀ E PRATICITÀ RIMANEVANO PRATICAMENTE LE STESSA DEL MODELLO BASE



### Sportiva per traslochi

A sinistra. Notevole la disponibilità di spazio in lunghezza, dote tipica delle Volvo station wagon.

Sopra. Non vi è neppure un centimetro di lamiera a vista.

zialmente la "T-5R" fu dosata in poche centinaia di esemplari, assemblati in piccola serie, tra il 1994 e il 1995, su una specifica catena di montaggio.

In seguito, visto il successo e la lunga lista di attesa, la "R" si fece addirittura in tre: "2.0" da 211 CV (ossia lo stesso motore della "T-5" normale ma assetto ed estetica della "R"), "2.3 automatica" da 240 CV, e "2.3" da 250 CV con cambio manuale. Tutte e tre venivano costruite nella stessa fabbrica, accanto alle "850" normali, sebbene il grado di finitura e l'allestimento speciale richiedessero cure più at-

tente. In un'ottica collezionistica, sono la "850T-5R2.3 Automatica" e la "850T-5R2.3" model year 1996 le versioni più interessanti, sebbene difficili da trovare, oltre all'ancor più raro model year 1995.

Da un'indagine su tutti i principali siti di e-commerce automobilistico in Italia siamo riusciti a scovarne soltanto cinque in vendita. La produzione complessiva di "850 T-R" fu infatti modestissima (5500 esemplari) rispetto alle "850" nel loro complesso (ben 1.360.000). Senza contare che una buona metà di esse fu venduta negli Stati Uniti. A rendere più compli-

### Sta bene in strada

Sotto. La "850 T-5R" è un'ottima trazione anteriore, ben piantata a terra. Anche lo sterzo è preciso e diretto. Sembra quasi di guidare una vettura a trazione integrale.

Continua a pag. 44

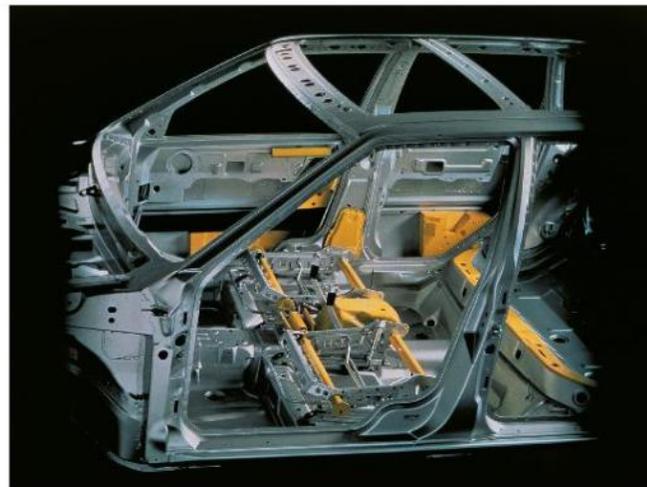
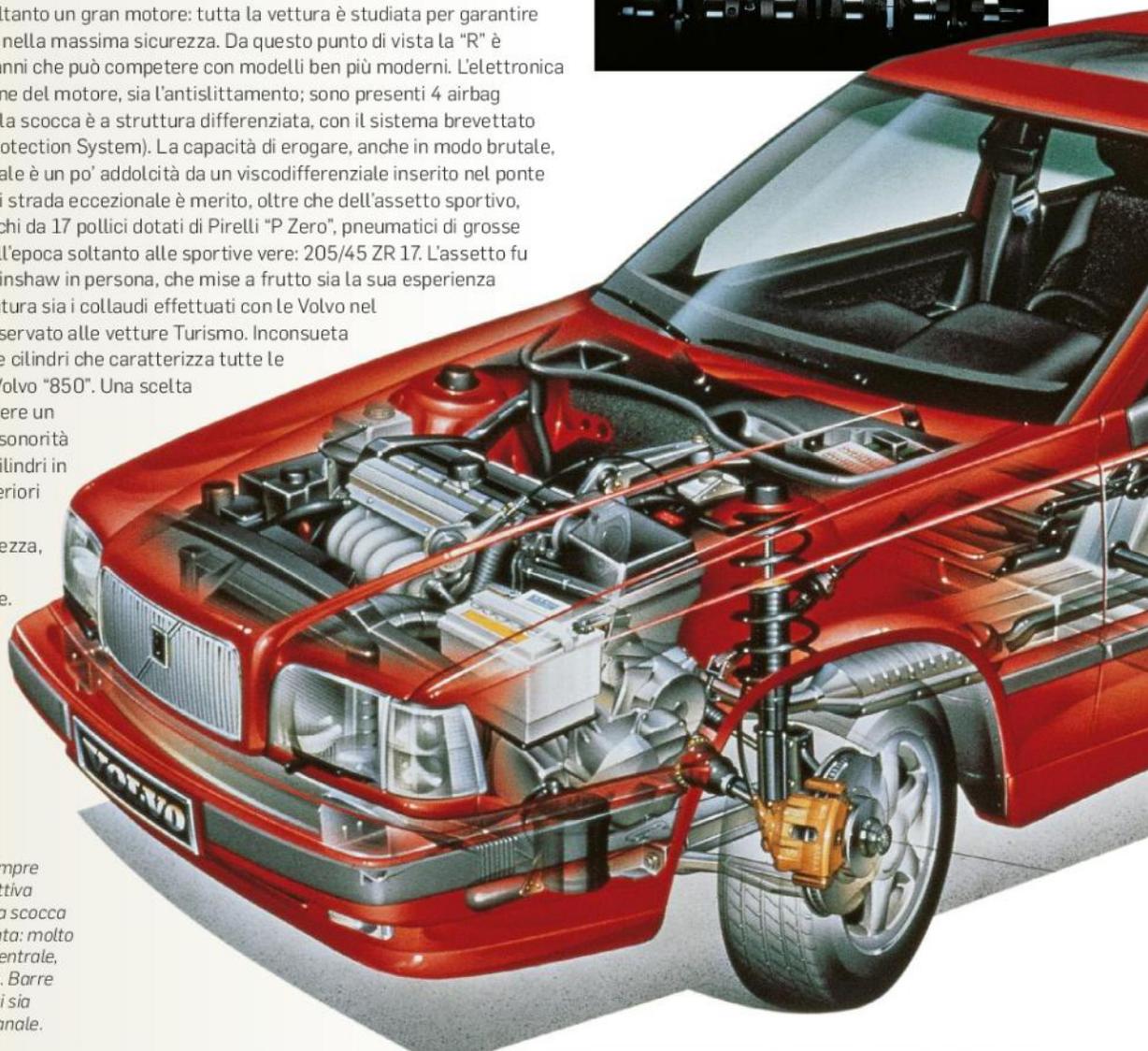


## BELLA E DIFFICILE, DEVE MOLTO ALLE GOMME PIRELLI "P ZERO"

La "T-5R" non è soltanto un gran motore: tutta la vettura è studiata per garantire prestazioni eccellenti nella massima sicurezza. Da questo punto di vista la "R" è un'auto di quasi vent'anni che può competere con modelli ben più moderni. L'elettronica governa sia l'erogazione del motore, sia l'antislittamento; sono presenti 4 airbag (anteriori e laterali) e la scocca è a struttura differenziata, con il sistema brevettato "Sips" (Side Impact Protection System). La capacità di erogare, anche in modo brutale, una potenza eccezionale è un po' addolcita da un viscodifferenziale inserito nel ponte anteriore. La tenuta di strada eccezionale è merito, oltre che dell'assetto sportivo, anche dei quattro cerchi da 17 pollici dotati di Pirelli "P Zero", pneumatici di grosse dimensioni riservati all'epoca soltanto alle sportive vere: 205/45 ZR 17. L'assetto fu studiato da Tom Walkinshaw in persona, che mise a frutto sia la sua esperienza di pilota di buona caratura sia i collaudi effettuati con le Volvo nel campionato inglese riservato alle vetture Turismo. Inconscueta la soluzione dei cinque cilindri che caratterizza tutte le motorizzazioni della Volvo "850". Una scelta che permette di ottenere un funzionamento e una sonorità simili a quelli dei sei cilindri in linea ma con costi inferiori e una maggior compattezza in lunghezza, necessaria per il montaggio trasversale.

### Massima protezione

Sotto. La Volvo è da sempre sinonimo di sicurezza attiva e passiva. Nella "850" la scocca è a struttura differenziata: molto resistente nella parte centrale, cedevole alle estremità. Barre di rinforzo sono presenti sia nelle portiere sia nel pianale.



## CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, trasversale - 5 cilindri in linea  
 Alesaggio 81 mm - Corsa 90 mm  
 Cilindrata 2319 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8,5:1  
 Potenza 250 CV DIN a 5400 giri/min  
 Coppia 36 kgm a 2400-5000 giri/min  
 Distribuzione con 4 valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata)  
 Impianto di iniezione e accensione elettronica integrato Bosch "Motronic 4.3"  
 Sovralimentazione con turbocompressore KKK e intercooler  
 Lubrificazione forzata a carter umido  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

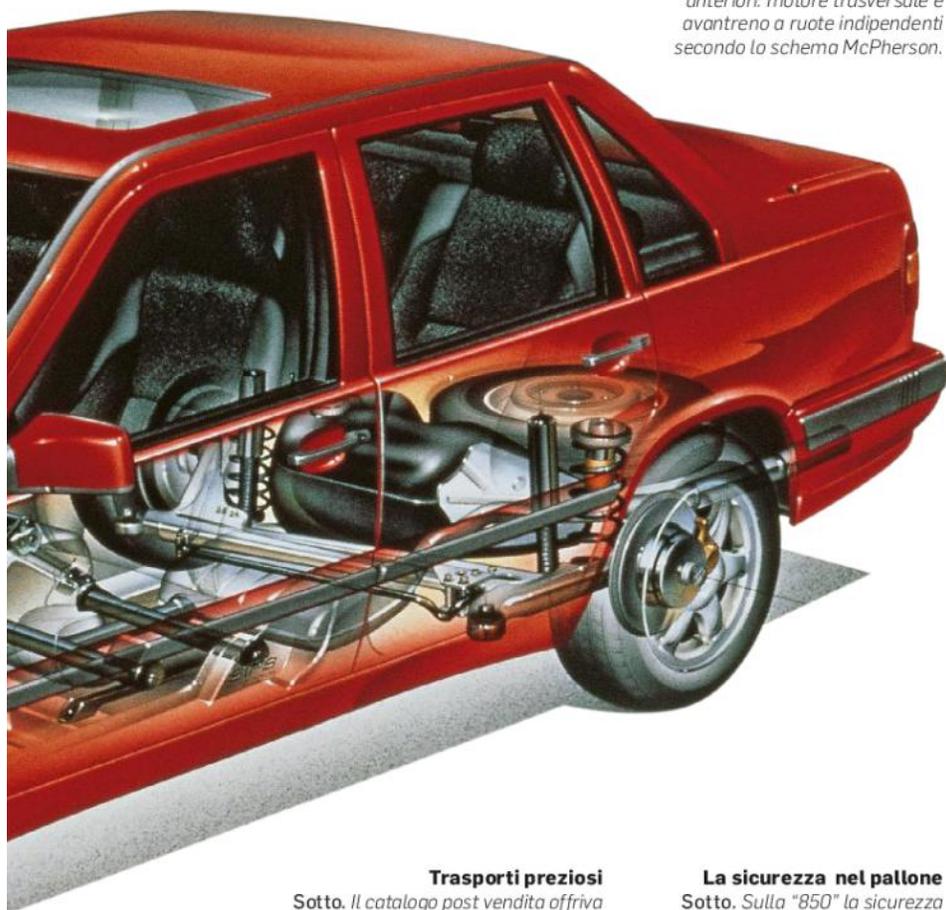
**Trasmissione** Trazione anteriore  
 Differenziale autobloccante  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco, comando idraulico  
 Pneumatici Pirelli  
 "P Zero" 205/45 ZR 17  
 Cerchi in lega leggera 7Jx17".

**Corpo vettura** Station wagon 5 porte, 5 posti (+2 opzionali)  
 Scocca portante in lamiera stampata  
 Carrozzeria in acciaio a struttura differenziata  
 Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, montanti telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Retrotreno a ruote interconnesse, bracci longitudinali, molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco, anteriori autoventilanti con dispositivo antibloccaggio ABS  
 Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico  
 Capacità serbatoio carburante 73 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2664 mm  
 Carreggiata ant./post. 1521/1468 mm  
 Lunghezza 4721 mm  
 Larghezza 1761 mm  
 Altezza 1431 mm  
 Peso a vuoto 1560 kg.

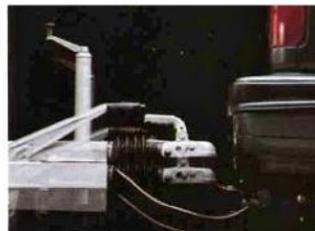
**Prestazioni** Velocità 250 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi.

**Trazione anteriore**  
 Nel disegno. Lo spaccato della "850" (qui nella più tranquilla versione "2.4 GLT" con motore aspirato da 175 CV) evidenzia lo schema consueto delle trazioni anteriori: motore trasversale e avantreno a ruote indipendenti secondo lo schema McPherson.



**Trasporti preziosi**  
 Sotto. Il catalogo post vendita offriva fra l'altro il separé tra divano e bagagliaio e quello per dividere il vano in due, in modo da trasportare di qua il cane e di là le valigie.  
 In basso. Il tetto della station wagon era dotato di mancorrenti, ai quali potevano essere fissate le barre trasversali portabagagli, studiate per un carico massimo di 100 kg.

**La sicurezza nel pallone**  
 Sotto. Sulla "850" la sicurezza passiva era affidata, oltre che all'ABS, anche agli airbag. Quelli anteriori erano di serie sul modello 1995; a partire dall'anno dopo la dotazione si arricchì di quelli laterali.  
 In basso. Un accessorio sempre presente nei cataloghi Volvo era il gancio. Il traino era favorito dalle sospensioni posteriori autolivellanti.



## IL LISTINO ACCESSORI NEL 1996 (PREZZI IN LIRE)

Autoradio (a partire da)	400.000
Cambio automatico a 4 rapporti	2.779.000
Caricatore audio CD	1.100.000
Cerchi in Lega da 16 con gomme invernali	2.400.000
Sedili posteriori riscaldabili	500.000
Vernice metallizzata	1.250.000

## IRICAMBI OGGI (PREZZI IN EURO)

Pastiglie freni ant.	250
Kit dischi anteriori	450
Ammortizzatori nuovi (4)	900
Faro anteriore (completo)	650
Faro posteriore (completo)	1050
Turbocompressore (revisione)	700
Paraurti anteriore (usato)	450
Paraurti posteriore (usato)	350
Quattro portiere (usate)	600
Portellone completo (usato)	300
Rivestimenti sedili in pelle/alcantara	2500
Motore "R" revisionato (completo)	4800

**GAMMA COLORI**



Nero metallizzato



Rosso pastello



Verde Ulivo metallizzato



Giallo pastello



**Non fa una piega**

Sopra. Su strada la "850 T-5R" è caratterizzata da un assetto sportivo. Il rollio è minimo anche nelle curve affrontate ad alta velocità, ma il confort si mantiene sempre su uno standard elevato.

cata la ricerca ci sono poi i "falsi". Già, perché un occhio poco esperto confonde facilmente una normale "T-5" dotata di cerchi da 17" con una vera "R" equipaggiata con cerchi da 16" a cinque razze larghe e con le punte incurvate.

Quindi, occhio a tutti dettagli utili a identificare la "R". Per esempio la verniciatura, che sui primi esemplari poteva essere soltanto giallo pastello (i cultori lo definiscono "giallo banana") oppure Verde Ulivo metallizzato. Sulle successive, quelle per intenderci disponibili anche con motore "2.0", si aggiunsero anche il rosso pastello e il nero metallizzato, dettaglio che le rende ancor più facili da falsificare. Gli interni aiutano anch'essi all'identificazio-

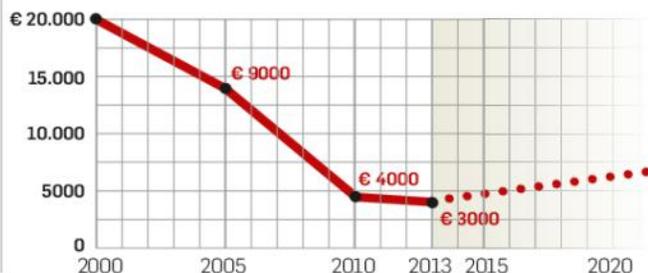
ne, perché caratterizzati da un allestimento esclusivo, con sellerie in pelle e alcantara (neri, a prescindere dalla tonalità dell'esterno); il volante è rivestito in pelle, con un'inconfondibile mezzaluna inferiore scamosciata. Nemmeno sul motore "2.3" si può stare tranquilli, perché in molti mercati questa cilindrata era adottata pure sulle "T-5" normali. I difetti delle "R" sono noti. Il principale è la difficoltà di erogazione della potenza sotto i 3000-3500 giri, oltre i quali i cavalli arrivano all'improvviso e con una violenza inaudita. Facile immaginare la difficoltà di scaricarli a terra e di contrastare il sottosterzo nelle curve. Un altro problema è dato dalla turbina, una KKK di vecchia generazione che soffre di una lubrificazione ina-

**LE CONCORRENTI**

						
	Volvo 850 T-5R SW	Audi S6 4.2 Avant Quattro	BMW 540i Touring	Ford Scorpio 2.9i V6 24V SW Cosworth	Mercedes E320 SW	Opel Omega 3.0 V6 24V SW MV6
Cilindrata cm <sup>3</sup>	2319	4172	3982	2935	3199	2962
Potenza CV/kW	250/184	290/213	286/210	207/152	220/162	211/155
Velocità km/h	250	250	250	215	225	240
Prezzo all'epoca lire	80.500.000	105.163.000	103.400.000	64.800.000	92.700.000	61.820.000
Quotazione attuale euro	3000	3000	3500	1500	3000	1500

## ASPETTA E SPERA CHE SI RIVALUTI

Dopo il brusco calo dei primi anni, le quotazioni sono scese a un ritmo più lento fino a toccare oggi i livelli minimi. Questa circostanza, unita agli alti costi di gestione, è stata una sorta di invito alla rottamazione. Che infatti ha riguardato buona parte dei già pochi esemplari venduti nel nostro Paese. La "850 T-5R", pur non essendo gravata dal superbollo (la versione più potente da 250 CV si salva per un pelo), paga ancora il bollo "intero" (circa 800 euro all'anno, a seconda della Regione). Quando l'auto potrà essere registrata come storica e pagherà il bollo ridotto (cioè l'anno prossimo per gli esemplari immatricolati nel 1994), vi sarà probabilmente una lenta ripresa delle quotazioni.



## LA PAGELLA

### LA SODDISFAZIONE VIENE GUIDANDOLA

<b>Fascino</b>	***	Dissimula con naturalezza la potenza. Sembra la classica familiare sottomotorizzata, invece...
<b>Prezzo</b>	*****	Nessuna vettura così potente costa meno della "T-5R". Peccato che ne rimangano pochissime.
<b>Costo di gestione</b>	**	È avida di benzina e impone una manutenzione costosa, puntuale e frequente.
<b>Uso quotidiano</b>	***	Non si presta all'uso frequente per via del consumo. Per il resto, sa dare solo soddisfazioni.
<b>Affidabilità</b>	*****	Non presenta difetti di rilievo. A meno che non v'imbattiate in un esemplare troppo vissuto.
<b>Reperibilità ricambi</b>	***	Problemi per i pezzi specifici della "R": paraurti, cerchi, interni... Prezzi elevati.
<b>Attività dei club</b>	***	Il Volvo Club Italia non accoglie ancora la "T-5R". In Inghilterra c'è il Club Volvo Performance.
<b>Tenuta di valore</b>	***	Si compra a prezzo di saldo; il valore non può scendere più di così. La rivalutazione è lontana.



deguata, specie se l'olio motore non è stato sostituito con regolarità (al massimo ogni 10.000 km). La revisione del turbo (che altrimenti dura tranquillamente 150.000 km) costa dai 700 ai 1000 euro. Infine, è assai probabile che il catalizzatore dell'esemplare che avete adocchiato non sia più efficiente: cosa che va verificata presso un centro di assistenza Volvo perché, a parte il problema dell'inquinamento, se il catalizzatore non funziona bene, il motore è irregolare e va spesso in "recovery", programma di funzionamento d'emergenza che riduce drasticamente la potenza.

Delicato è anche il debimetro, che sovrintende al funzionamento dell'impianto di iniezione. Quello della "R", ammesso di trovarlo, costa più di 1500 euro. Ultimo problema l'usura di pastiglie, dischi e gomme che, data l'elevata potenza in gioco, durano veramente poco: rispettivamente 5000, 20.000 e 12.000 km. Pur irrobustita rispetto a quella adottata dalle "T-5" normali, anche la frizione è poco longeva: difficile che arrivi oltre i 100.000 km. Il kit di revisione costa attorno ai 650 euro. Sono cifre elevate in assoluto, ma ancor più se messe in relazione col valore attuale di mercato di una "T-R": 3000 euro per un buon esemplare. Ossia il 50% in più di una normale "T-5".

Poco? Sicuramente, se la vettura è davvero in ordine e vi sono le fatture a dimostrarlo. Molto se bisogna metterci le mani. Anche perché una rivalutazione del modello non è certo vicina. 

#### Cerchi a 5 o a 7 razze?

Sopra. Non tragga in inganno la fotografia sopra: la "R" station wagon montava in realtà cerchi a cinque razze (quelli a sette, come nella foto, erano riservati alla "R" berlina). La foto (ufficiale della Volvo) ritrae infatti un esemplare di pre-serie non definitivo.

Sotto. Ecco il cerchio corretto a cinque razze da 17 pollici.



#### LE RILEVAZIONI

**"850 R 2.3 250 CV"**  
di Quattroruote giugno 1996

##### Velocità massima

Effettiva **241,7** km/h in V marcia

##### Accelerazione e ripresa

	secondi
0 - 1 km	<b>27,5</b>
0 - 400 m	<b>15,5</b>
0 - 100 km/h	<b>7,5</b>
0 - 130 km/h	<b>11,3</b>
0 - 180 km/h	<b>21,5</b>
70 - 130 km/h	<b>12,5</b>

##### Frenata (metri)

Velocità km/h	metri
60	<b>14,1</b>
130	<b>66,1</b>

**"850 T-5R 2.0 211 CV"**  
di Quattroruote settembre 1995

##### Velocità massima

Effettiva **228,6** km/h in V marcia

##### Accelerazione e ripresa

	secondi
0 - 1 km	<b>28,2</b>
0 - 400 m	<b>15,5</b>
0 - 100 km/h	<b>7,6</b>
0 - 130 km/h	<b>12,0</b>
70 - 130 km/h	<b>17,1</b>

##### Frenata (metri)

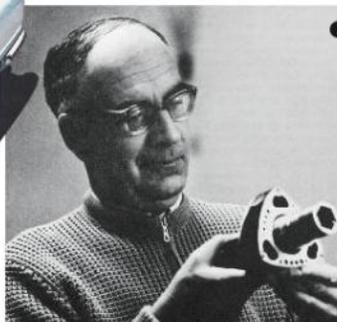
Velocità km/h	metri
60	<b>13,4</b>
130	<b>63,1</b>

## ACCADDE NEL

1963

**Ecco la "Giulia Sprint GT" firmata Bertone**

Prima ad Arese, poi al Salone di Francoforte, viene presentata l'Alfa Romeo "Giulia Sprint GT", che sostituirà l'ormai datata "Giulia 1600 Sprint". La carrozzeria, firmata anche stavolta da Bertone, mostra le linee tese e pulite tipiche dello stile del tempo; non mancano tuttavia spunti di grande originalità, soprattutto nel frontale, con i proiettori incassati nella calandra e lo "scalino" sul cofano. Nonostante il passo sia stato ridotto, rispetto alla berlina, da 2380 a 2350 mm, l'abitacolo è un autentico 2+2 e dietro offre un vero divanetto, non più uno spazio di fortuna. Il padiglione è meno sfuggente e quindi c'è più spazio in altezza. L'abitabilità della "Sprint GT" consentirà tra l'altro a questa vettura di ottenere l'omologazione nella categoria Turismo. La meccanica è quella della berlina "Giulia 1600 TI", ma il motore, sempre di 1570 cm<sup>3</sup>, ha l'alimentazione a due carburatori doppio corpo orizzontali anziché uno verticale. La potenza passa da 90 a 103 CV. Grazie all'esuberanza del motore, ma anche alla minore resistenza all'aria, la "Giulia Sprint GT" ha prestazioni entusiasmanti e supera i 180 km/h. Darà origine a una fortunata stirpe di modelli che, aggiornati più nella meccanica che nell'estetica, rimarranno in produzione fino al 1976.

**Il motore Wankel debutta a Francoforte**

Al Salone di Francoforte lo stand della NSU polarizza l'attenzione dei visitatori per la presenza della prima vettura di serie dotata di motore a pistone rotativo, brevettato dall'ingegnere austriaco Felix Wankel (1902-88, nella foto). La vettura, una spider, è realizzata sulla base della coupé "Prinz Sport", che normalmente monta un bicilindrico posteriore raffreddato ad aria di 598 cm<sup>3</sup> con 30 CV DIN. Il motore Wankel ha invece una cilindrata di 500 cm<sup>3</sup>, eroga 50 CV ed è raffreddato ad acqua. La NSU "Spider Wankel" verrà costruita dal 1964 al 1967 in 2375 esemplari, regolarmente venduti e apprezzati per le prestazioni brillanti. I risultati della prova di durata (60.000 km), pubblicati da Quattroruote nel settembre 1968, sono lusinghieri, ma col tempo si manifesteranno i tipici problemi di tenuta tra pistone e cilindro, mai risolti sul motore Wankel.

**Sebring, sei Ferrari in trionfo**

Sei macchine ai primi sei posti: a Sebring non s'era mai visto niente di simile. La "12 Ore" americana certifica così, il 23 marzo, la superiorità delle Rosse, guidate dalla "250 P" di Surtees-Scarfiotti. La Ferrari vincerà il Campionato Internazionale Granturismo.

Ecco gli eventi più importanti accaduti 50 anni fa. In particolare il lancio dell'Alfa Romeo "Giulia Sprint GT", la vittoria della Ferrari a Sebring e la nascita del marchio McLaren. Avremo occasione di celebrarli

di Maurizio Schifano

### La "Pagoda" di Stoccarda

Ufficialmente si chiama "230 SL", perché monta un 6 cilindri di 2,3 litri da 150 CV, ma la cabriolet che la Mercedes-Benz espone a Ginevra e che dovrà sostituire la "190 SL" diverrà nota a tutti come "Pagoda". Il soprannome deriva dalla particolare forma dell'hardtop, che ha il tetto rialzato ai lati, per favorire l'accessibilità e la visibilità laterale.



### Quattro ragazze e una "Fulvia"

Il 2 maggio una Lancia "Fulvia" nuova di fabbrica (il modello è appena stato presentato) parte da Milano, destinazione Palermo: a bordo, quattro ragazze di Quattroruote, impegnate in un reportage sulla Targa Florio. Ottima scusa per un test sulla nuova berlina della Lancia. Autostrada del Sole fino a Firenze, strade statali fino a Roma, poi ancora autostrada, infine centinaia di curve fino a Villa San Giovanni. Traghetto per Messina, poi via verso Palermo. In 22 ore e 16 minuti di guida, la "Fulvia" ha percorso 1591 km alla velocità media 71,5 km/h. Il consumo è stato di 190,65 litri di benzina, 11,98 litri ogni 100 km.



### Con la "Sigma" nasce l'auto sicura

La prima proposta al mondo di auto progettata all'insegna della sicurezza viene da Pininfarina e Quattroruote. Si tratta del prototipo "Sigma", esposto privo di motore al Salone di Torino. La carrozzeria presenta angoli smussati, fari incassati, porte scorrevoli facili da aprire. Parabrezza e lunotto sono eiettabili. Il piantone dello sterzo è collassabile. All'interno, plancia, volante e pannelli porta sono imbottiti, i quattro sedili anatomici sono separati. La carrozzeria è studiata in modo che le appendici possano deformarsi progressivamente in caso di urto. La "Sigma" contribuirà a sensibilizzare le Case e l'opinione pubblica sul tema della sicurezza.



### Jim Clark, un fenomeno in Formula 1

Nei dieci gran premi della stagione, il pilota scozzese Jim Clark (1936-68) è sette volte primo, una volta secondo e una volta terzo. Sette volte è in pole position e in sei occasioni fa registrare il giro più veloce. Eccolo a Monza durante il giro d'onore sulla sua Lotus "25", insieme a Colin Chapman, dopo aver vinto matematicamente il titolo mondiale.



### Bruce McLaren da pilota a costruttore

Bruce McLaren (1937-70, foto a destra), pilota neozelandese di F.1, fonda la McLaren Motor Racing Ltd, azienda specializzata nella progettazione e costruzione di auto da corsa. Le prime vittorie nel '67. 

# SCATTANTE COME

Veniva costruita in Australia con quei criteri che avevano determinato il successo di tante vetture sportive inglesi: massima semplicità, motore derivato da modelli di serie e un telaio molto leggero. Può toccare i 160 km/h. Un esemplare è arrivato in Italia

testo e foto di Alfredo Albertini

#### Da un emisfero all'altro

Nella foto, Alessandro Scagliarini, imprenditore bolognese di 68 anni e pilota di auto storiche, possiede la Nota "Streamliner" dal 2007. In precedenza la vettura è sempre stata in Australia e ha avuto solo cinque proprietari in cinquant'anni.





# UN CANGURO





## NE FURONO PRODOTTE SOLO UNDICI. QUESTA È L'UNICA IN ITALIA E CON OGNI PROBABILITÀ IN EUROPA

**A**ll'ultima edizione della Vernasca Silver Flag notiamo una barchetta di colore azzurro simile a una Lotus "Eleven", ma con un marchio (Nota) e un nome ("Streamliner") mai sentiti prima.

"L'hanno costruita in Australia nel 1958. Io ce l'ho dal 2007. Credo che sia l'unica in Italia e forse in Europa. Neppure io conoscevo il marchio Nota: l'ho scoperto su Internet", ci spiega Alessandro Scagliarini, imprenditore bolognese sessantottenne, proprietario della vettura e figlio del capitano Nanni, classe 1913, aviatore volontario della Regia Aeronautica durante la Guerra di Spagna.

Il marchio Nota nasce nel 1952 per iniziativa di Guy Buckingham, un ingegnere aeronautico inglese trasferitosi in gioventù nel continente australiano dove inizia ad assemblare le Lotus che arrivano dall'Inghilterra per passare poi a costruire auto da corsa in piccola serie. E così, incuriositi dalla vettura e dal marchio, un giorno di novembre ci rechiamo nella residenza di Scagliarini a Serra Malvezzi (Bologna), un magnifico castello del XVII secolo, per realizzare il servizio sulla Nota "Streamliner". Annessa al castello c'è un'autorimessa dove Scagliarini custodisce la vettura. Il motore è il quattro cilindri BMC serie "A" montato anche sull'Austin Healey "Sprite" dello stesso periodo, ma con

cilindrata portata da 948 a 996 cm<sup>3</sup> e due carburatori SU. A cofano spalancato si vede una porzione del telaio, costituito da una struttura tubolare in acciaio su cui è fissata la carrozzeria di alluminio. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti, quelle posteriori a ponte rigido.

Chiediamo a Scagliarini come è entrato in possesso di una vettura così rara e sconosciuta in Europa: "Questo esemplare" egli spiega "ha vissuto sempre in Australia e ha avuto cinque proprietari, l'ultimo dei quali, un certo Graham Dell, lo compe-

### Nessuna pietà per la schiena

*Sotto. La vettura può superare i 160 km/h; la velocità massima dipende comunque dal rapporto al ponte.*

*A destra. I sedili sono piccoli e poco imbottiti, specie sullo schienale. Le cinture di sicurezza sono a 4 punti.*

*In alto. Lo stemma sul cofano è lo stesso che il padre di Alessandro Scagliarini aveva fatto dipingere sul suo aeroplano durante la guerra civile spagnola (1936-39).*





#### **Il minimo indispensabile**

Sopra. Lo scarno cruscotto comprende il contagiri e due piccoli strumenti che indicano rispettivamente la temperatura dell'acqua e dell'olio. A destra c'è l'indicatore del livello carburante. La leva del cambio è la stessa dell'Austin Healey "Sprite" del 1958. A sinistra. Il pannello con gli interruttori principali e la chiave per l'avviamento, in posizione facilmente accessibile.



#### **Con 15 litri non si va lontano**

A sinistra. Tolto lo sportello del vano posteriore si può osservare il semplice ponte rigido con molle elicoidali e ammortizzatori coassiali, la struttura tubolare del telaio e il serbatoio della benzina, la cui capacità è di appena 15 litri, sufficienti a malapena per 200 km.

## ASSETTO PIATTO, STERZO DIRETTO E SOLO 400 KG DI PESO: QUI SOPRA 90 CAVALLI HANNO L'EFFETTO DI 180



rò nel 2002. Nell'ottobre del 2006 la vettura venne messa all'asta da Coys alla Fiera di Padova, prezzo base circa 40.000 euro, ma rimase invenduta. Venne poi acquistata a un prezzo più ragionevole da un amico, che me la cedette un paio di anni fa in cambio di una mia De Sanctis”.

L'abitacolo è spartano, il pavimento è in alluminio a vista; al centro del cruscotto, semplice ed essenziale, sono allineati il contagiri (in mezzo) e i termometri dell'olio e dell'acqua. Più a destra c'è l'indicatore del livello carburante. Su un pannello laterale ci sono alcuni interruttori e la chiave per l'avviamento. I sedili sono scarni, stretti e scomodi, però avvolgono bene il corpo e lo trattengono in curva.

Il cambio è a quattro marce, con innesti secchi e precisi secondo la migliore tradizione britannica. Dato che la guida è a destra, la leva si manovra con la mano sinistra: per chi non c'è abituato, all'inizio non è facile. La pedaliera è stretta e sacrificata e richiede scarpe piccole. Il motore, elaborato dalla Casa, sviluppa quasi 90 CV; lo sterzo è diretto e preciso e consente un raggio di svolta molto ridotto; i freni, sebbene la vettura sia molto leggera, sono quasi un optional e occorre aiutarci con le marce. Su strada si avvertono tutte le potenzialità di questo modello, che, all'epoca, era in

grado di dare molte soddisfazioni a un pilota spregiudicato e coraggioso. “Io non l'ho mai guidata in gara”, dice Alessandro quando rientriamo dal nostro giro: “L'ho usata solo alla ‘Vernasca’ e a qualche altra rievocazione non competitiva. Il mondo delle gare storiche non mi attira più perché, a mio parere, da qualche anno si vedono correre macchine troppo moderne e non mi diverto. Preferisco un bel giro per le strade della mia Emilia immaginando di essere ancora negli anni Sessanta...”

Chi invece è interessato ad acquistare una Nota nuova di fabbrica lo può fare ordinandola in rete sul sito [www.notasportscars.com](http://www.notasportscars.com). Il piccolo stabilimento di Old Northern Road a Dural è infatti ancora in attività e vi si producono quattro modelli: “Le Mans”, “F1”, “Fang” e “Clubman”. Quest'ultimo è l'erede della prima Nota: piccola, leggera, veloce, viene allestita in base alle esigenze del cliente. La linea ricorda quella della Lotus “Seven”, lo chassis è tubolare, la scocca in alluminio con parti in fiberglass. Il motore però è moderno, un due litri Honda da quasi 200 CV che può essere collocato in posizione anteriore o posteriore-centrale. 

### Lotus, fonte d'ispirazione

Sopra. Di profilo la linea ricorda quella della Lotus “Eleven” del 1956-58, alla quale evidentemente il fondatore della Nota, Guy Buckingham, voleva ispirarsi.

A sinistra. Alessandro Scagliarini si prepara alla guida con occhiali, guanti e caschetto, necessari più per proteggersi dall'aria e dal freddo che per la sicurezza.

### Una boccata d'aria

Sotto. La “bocca” ampia assicura una buona ventilazione dinamica. All'impianto di raffreddamento è stata tuttavia aggiunta, per sicurezza, un'elvettoventola. I rollbar sono obbligatori per correre in pista o in salita.



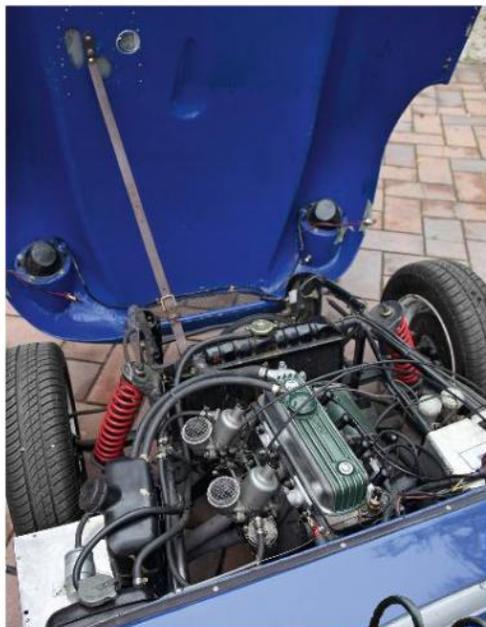
## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 64,5 mm - Corsa 76,2 mm Cilindrata 996 cm <sup>3</sup> Potenza 87 CV DIN a 6800 giri/min Due carburatori SU tipo "HI" Un albero a camme laterale (catena) Valvole in testa.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Frizione monodisco a secco Pneumatici 165/70 13.
<b>Corpo vettura</b>	Barchetta 2 posti Telaio tubolare in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sospensioni post. a ponte rigido, barra di torsione Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo Serbatoio carburante 15 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2020 mm Carreggiata ant./post. 1175/1175 mm Lunghezza 3130 mm Altezza 710 mm - Peso a vuoto 410 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 160 km/h Consumo medio 9 l/100 km.

### Libertà di accesso

A sinistra. Il cofano comprende i parafranghi e permette un'ottima accessibilità alla meccanica. Sotto. Il comportamento su strada è quello di un kart: assetto piatto, sterzo diretto, sospensioni rigidissime. La Nota Sports and Racing Cars è ancora in attività e ha sede a Dural, vicino a Sydney.

**Un "950" portato a "1000"**  
A destra. Il motore è il BMC tipo "A" montato anche sull'Austin Healey "Sprite", ma con cilindrata portata da 948 a 996 cm<sup>3</sup>. Le gomme sono moderne: 165/70 su cerchi da 13 pollici. La carrozzeria è in alluminio.





## PROTAGONISTE Maserati "Merak SS" 1980

**L'importanza della doppia esse**  
Nella foto. La "Merak SS" debutta a Ginevra nel 1975; è spinta dal V6 derivato dalla "SM" portato a tre litri e già impiegato sulla versione precedente, ma sulla "SS" la potenza aumenta ulteriormente (208 CV). Sul cofano anteriore compare una griglia trasversale che aiuta a dissipare il calore del radiatore; rivisti anche gli interni. L'esemplare ritratto è uno dei 66 della "Serie 80", privo dell'impianto idraulico di derivazione Citroën.



# VAGA STELLA DELL'ORSA

Come se interpretassero gli astri, alla Maserati intuiscono la crisi imminente e studiano una granturismo "low profile" a cui danno il nome di una stella del Grande Carro. E pur con due cilindri meno della "Bora", la vettura non delude le attese della clientela

di **Alessandro Barteletti**, foto di **Paolo Carlini**

**I** favolosi anni Sessanta stanno ormai scivolando via e con l'avvento dei Settanta diventiamo tutti un po' più consapevoli e attenti. E se i ricchi non piangono, almeno un po' tremano. Le tre maggiori Case italiane di supercar - Lamborghini, Ferrari e Maserati - ne prendono atto e cercano di rendere i loro sogni un po' più morigerati: sono disposte a venire a patti persino con le prestazioni pur di contenere costi e consumi.

In nome di un inaspettato buon senso pro-

pongono la più elastica formula "2+2". Risultato: la Lamborghini fa un "toro" un po' più magro (la "Urraco" debutta nel 1970 con un V8 di soli 2,5 litri), il Cavallino della Ferrari rampa un po' di meno (la Dino "308 GT4" del 1973 ha un buon successo commerciale ma è forse la vettura di Maranello meno apprezzata di sempre) e il Tridente della Maserati non punge come al solito.

Fra le tre granturismo "low profile" è proprio la Maserati quella che brilla di più. A cominciare >





**Sbatte gli occhi a comando**

*Sopra. Sulla "Serie 80" i fari a scomparsa sono azionati da motorini elettrici. Sulle serie precedenti sono comandati dall'impianto idraulico Citroën, che però richiede revisioni frequenti. Molti utenti hanno perciò installato un sistema meccanico anche sugli esemplari più vecchi.*

dal nome, "Merak", che per una volta non è quello di un vento, bensì di una stella, la Beta dell'Orsa Maggiore.

La guerra tra le Case a colpi di prezzi da contenere significa per il Tridente guardare nei propri cassetti e tirare fuori il progetto che offre il miglior compromesso. La piattaforma della "Bora", prima Maserati di serie a motore centrale, in commercio dal 1971, si rivela quella giusta. Base di partenza per quello che, invece, sarà il cuore della nuova "piccola" granturismo è il motore della "SM", la Citroën-Maserati (in quegli anni il marchio modenese è sotto la gestione della Citroën). Con il solo aumento dell'alesaggio, il V6 di 90° (nome in codice "C114") passa dagli originali 2,7 a 3,0 litri; tre carburatori Weber "DCNF 42" gli assicurano una potenza di 190 cavalli, che saliranno a 208 nel 1975 quando verrà presentata la "Merak SS", quella che vi mostriamo nel nostro servizio. La vettura, numero di telaio 4024, è una delle 66 della "Serie 80" (dal restyling del 1980) e appartiene dal 2008 a Francesco Adamoli, appassionato milanese classe 1938.

La "Merak" - dicevamo - nasce nel 1972 dalla "Bora", purosangue spinta da un V8 di 4,7 prima e 4,9 litri poi, capace di raggiungere potenze fino a 330 cavalli. Grazie all'intuizione di Giulio Alfieri, responsa-

bile del progetto, e di Giorgetto Giugiaro, autore della linea, si tratta di una vettura concepita per essere soggetta a un'evoluzione. Nulla di strano con gli occhi di oggi, ma per l'epoca, dato il tipo di vettura, si tratta di un segnale di inaspettata lungimiranza. E la "Merak" ne trae grande beneficio, dato che dalla "Bora" riprende la parte anteriore e centrale della scocca e dei lamierati esterni, porte incluse.

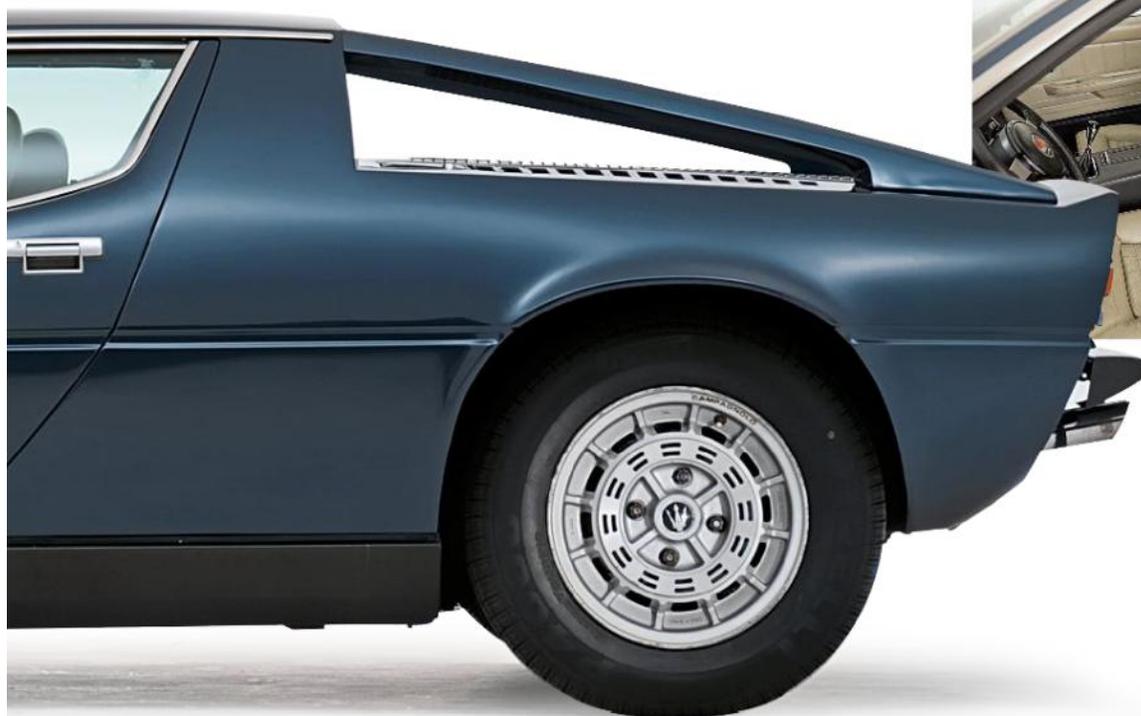
La parte posteriore, invece, viene in parte ridisegnata per accogliere la nuova meccanica. Il V6 ereditato dalla "SM" è molto compatto, basti pensare che l'albero motore è lungo appena 310 mm. Ciò significa che, posizionato il motore longitudinale a ridosso dell'abitacolo, i pesi convergono al centro della vettura costringendo i progettisti a rivedere la struttura portante in quella zona e l'assetto della vettura. Ecco come Paul Frère, abile pilota, ingegnere e brillante giornalista, descriverà nel 1974 su *Quattroruote* le sue impressioni sulla "Merak": "Il comportamento è neutro in tutte le condizioni e la macchina raggiunge in curva, praticamente senza fenomeni di coricamento, velocità che superano di molto quelle possibili con normali macchine da turismo, anche sportive".

Le dimensioni compatte del motore permettono anche di lasciare più spazio all'abitacolo e di ▶



### La plancia della "Bora"

Sotto e a destra. La "Merak" ha montato tre plance e volanti diversi. Debuta con quelli poco sportivi della "SM" (1972). Con la "SS" (1975) arriva un tipo intermedio; alla fine del '76 vengono adottati quelli della "Bora".



### La "2+2" che non ti aspetti

A sinistra. Derivata dalla "Bora", la "Merak" mantiene l'aspetto di una "due posti secchi" ma in realtà è una "2+2". Merito delle dimensioni contenute del motore V6 che hanno consentito di recuperare spazio prezioso per aumentare l'abitabilità interna. Sopra. Lo spazio offerto dai sedili posteriori è assai limitato ma può tornare utile anche per ospitare oggetti e bagagli.

Si ringrazia la modella Alejandra Gutierrez, protagonista del servizio.

Con la "Serie 80" ogni punto di contatto con la Citroën "SM" è ormai cancellato. In comune rimane solo il motore. Ma quello è sempre appartenuto al Tridente



### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, longitudinale 6 cilindri a V (90°) Alesaggio 91,6 mm - Corsa 75 mm Cilindrata 2965 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9:1 Potenza 208 CV a 6000 giri/min Coppia 27,5 kgm a 4500 giri/min Valvole in testa (due per cilindro) Distribuzione a doppio albero a camme in testa per bancata Tre carburatori d.c. Weber "44 DCNF" Accensione elettronica singola Lubrificazione forzata, 7,7 litri Raffreddamento ad acqua, 13 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Frizione monodisco a secco (com. idraulico) Rapporto al ponte 8/35 Pneumatici ant. 195/70 VR15 Pneumatici post. 215/70 VR15 Cerchi in lega leggera.
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 2+2 posti Scocca autoportante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post., servofreno Serbatoio carburante 85 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2600 mm Carreggiata ant./post. 1470/1440 mm Lungh. 4335 mm - Largh. 1768 mm Altezza 1134 mm - Peso a vuoto 1350 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 250 km/h Consumo medio 10,6 l/100 km.

#### Si è "ristretto" il motore...

*Sopra. Rispetto al V8 della "Bora", il V6 ereditato dalla "SM" ha dimensioni assai contenute: l'albero motore è lungo appena 310 mm. Sotto il ruotino di scorta c'è il gruppo cambio-differenziale.*

*Più in alto. Molte sportive di quegli anni sfruttano fanali già prodotti in serie per vetture di più larga diffusione. Non fa eccezione la "Merak" che monta quelli dell'Alfa Romeo "2000" berlina, gli stessi usati anche sulla "Junior Z 1600".*

ricavare così due posti di fortuna: posti "insospettabili" perché, vista dall'esterno, la vettura mantiene la stessa aria da "due posti secchi" della "Bora". Merito dell'abile Giugiaro che viene chiamato a ridisegnare il posteriore facendo i conti con i diversi ingombri della nuova meccanica e le modifiche strutturali apportate per accoglierla. Mentre sulla "Bora" il padiglione si raccordava con un cofano vetrato che formava un tutt'uno con la coda, sulla "Merak" il padiglione termina con un piccolo lunotto che scende netto e verticale sul cofano motore, ora più basso e piatto. Per armonizzare l'insieme, ai lati vengono aggiunti due montanti tipo "fastback" che uniscono tetto e coda.

Nel 1975 - come accennato - debutta al Salone di Ginevra la "Merak SS". A livello estetico i ritocchi sono essenziali: si limitano all'aggiunta di una griglia trasversale sul cofano anteriore che aiuta a dissipare il calore accumulato dal radiatore. All'interno viene abbandonata la plancia della "SM", che equipaggia la prima versione, in favore di un nuovo cruscotto d'aspetto più sportivo, scelta che coincide con il passaggio di gestione da Citroën a De Tomaso (tra il 1976 e il 1977, con la vettura numero "2202", verrà adottata una terza plancia derivata direttamente da quella della "Bo-





ra"). La "SS" beneficia anche di un incremento delle prestazioni. I carburatori Weber "44 DCNF" e l'aumento del rapporto di compressione da 8,75:1 a 9:1 garantiscono infatti 208 cavalli e una velocità massima dichiarata di circa 250 km/h.

La "Merak SS" subisce un restyling con l'avvento della cosiddetta "Serie 80". Interrotto ormai da tempo il rapporto con la Citroën, viene abbandonato il sistema idraulico di ideazione francese che controllava l'impianto frenante e il movimento dei fari a scomparsa. I freni sono ora assistiti da un servofreno Bonaldi e i dischi posteriori, prima all'uscita del differenziale, vengono spostati sulle ruote; il movimento dei fari a scomparsa è invece affidato a un motorino elettrico. Praticamente irriconoscibile dall'esterno, la "Serie 80", grazie alla rimozione dell'impianto Citroën, perde qualche chilo e guadagna in affidabilità; il sistema idraulico, infatti, mol-

to efficiente in condizioni di lavoro ottimale, era spesso soggetto a perdite causate dall'elevatissima pressione all'interno dell'impianto stesso e richiedeva frequenti revisioni. È questa la versione da noi illustrata e quella più apprezzata dagli esperti. Secondo i dati della Casa, la "Merak" è stata prodotta complessivamente in 1817 esemplari: 647 sono le "3000" da 190 cavalli (tipo "AM122") tutte con plancia tipo "SM", 592 le "SS" (tipo "AM122/A") con cruscotto ridisegnato a cui si aggiungono altre 312 "SS" con plancia tipo "Bora" e le 66 "Serie 80".

Completano il conto i 200 esemplari di "Merak GT 2000" (tipo "AM122/D") con motore di appena 1999 cm<sup>3</sup> riservato al mercato italiano, dove nel frattempo è scattata la cosiddetta "Iva pesante" (38 per cento) per le vetture a benzina di oltre due litri e quelle a gasolio oltre i 2,5 litri. Ma questa è un'altra storia. R

#### **"Veloci ma anche comode"**

*Sopra. Fedele alla tradizione Maserati ("Veloci ma anche comode" recitava Giulio Alfieri), la "Merak" è una vettura maneggevole. Il comportamento è neutro, il rollio contenuto. Grazie anche all'ottimo centraggio si riescono a mantenere in curva velocità sostenute.*

*Sotto. La "SS" monta all'avantreno pneumatici 195/70 VR15 e 215/70 VR15 al retrotreno. I primi, tuttavia, sono ormai quasi introvabili: richiedendo una dichiarazione di conformità alla Casa madre è possibile ricorrere ai 205/70 VR15, facilmente reperibili sul mercato.*



# PER 32.000 EURO NON PUOI CHIEDERE DI PIÙ

Una linea di gran classe, prestazioni al top, meccanica raffinata: anche se le mancano due cilindri non te li farà pesare. Da acquistare prima che i collezionisti distratti si accorgano di lei

## L'IMPORTANTE È CHE SIA SANA

### LOW COST L'ACQUISTO **NON IL RESTAURO**

Il valore della "Merak SS" (32.000 euro) rende poco conveniente l'acquisto di una vettura da restaurare: tra ricambi originali e riprodotti si trova quasi tutto ma si tratta pur sempre di una granturismo del Tridente. Risultato: aspettatevi conti salati. Da esaminare la carrozzeria, soprattutto le zone più esposte alla ruggine (sottoporta,

parabrezza, lunotto, parafanghi). Il V6 non richiede particolari attenzioni salvo una manutenzione regolare: unico punto debole è il tendicatena delle prime "Merak", ma le "SS" montano di serie un più affidabile tenditore idraulico. Il sistema idraulico di derivazione Citroën (rimosso sulla "Serie 80"), controlla anche i fari a scomparsa ed è spesso soggetto

a perdite. Un tempo si risolveva montando motorini elettrici ma oggi si riproduce il kit per revisionare l'impianto senza così alterare l'originalità della vettura. Punto di riferimento per il restauro e la manutenzione delle Maserati in Italia è l'officina Candini di Modena ([www.candinimodena.net](http://www.candinimodena.net)) che ci ha fornito la sua preziosa consulenza per questo servizio.



## RICAMBI

Parafango anteriore	€ 2100
Porta sinistra o destra	2800
Cofano anteriore	2500
Faro anteriore	221
Fanale posteriore	228
Semiassse	700
Ammortizzatore posteriore	280
Serie catene distribuzione	350

I prezzi si intendono iva esclusa



## LA PAGELLA

### IN UNA COLLEZIONE FA SEMPRE BELLA FIGURA

<b>Fascino</b>	****	Il "piccolo" V6 non ne intacca il pedigree; il Tridente e la firma Giugiaro hanno il loro peso.
<b>Prezzo</b>	*****	Molto attraente: una GT di razza che si porta a casa al prezzo di una berlina media di oggi.
<b>Costo di gestione</b>	***	I tagliandi non sono da capogiro (circa 400 euro) ma i ricambi costano. È pur sempre una Maserati.
<b>Uso quotidiano</b>	***	Il V6 è affidabile ed elastico nel traffico. Unico inconveniente: il consumo.
<b>Affidabilità</b>	****	Nessun problema a patto di eseguire una manutenzione regolare e periodica.
<b>Reperibilità ricambi</b>	****	Disponibili sia originali che rifatti; non si è al corrente di "Merak" ferme per questo motivo.
<b>Attività dei club</b>	***	Apprezzata dai club di marca, è molto ammirata nei raduni. Esiste un registro online dedicato.
<b>Tenuta di valore</b>	****	Difficile che scenda sotto l'attuale quotazione; nel tempo è destinata a rivalutarsi.

## PARLANO DI LEI

### UNA SOLA OPERA DEDICATA MA C'È IL REGISTRO ONLINE

#### ■ Ruoteclassiche (marzo 1996)

di Tommaso Valinotti, dossier "Bora" e "Merak".

#### ■ Maserati Bora and Merak

di Jan P. Norbye, Osprey Pub. (1982), lingua inglese.

#### ■ Maserati - Catalogue raisonné 1926-1990

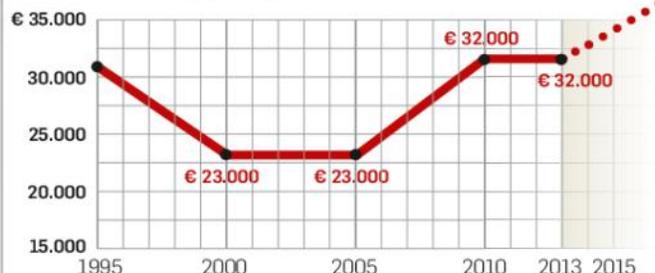
a cura di Gianni Cancellieri, Automobilia (1990), lingua italiana.

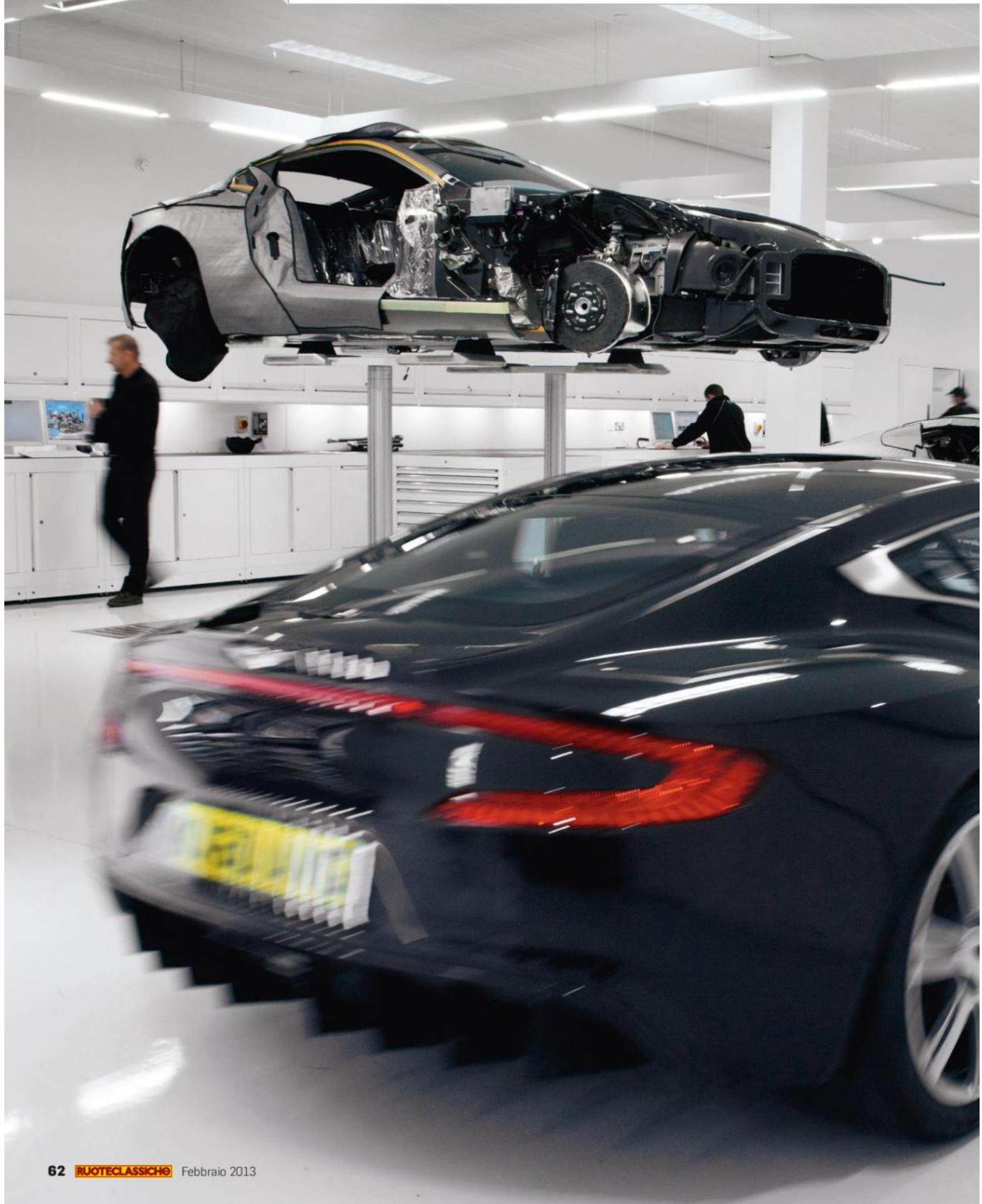
#### ■ Maserati Merak Registry

<http://www.merak-registry.com>

## VALE PIÙ DELLA SUA QUOTAZIONE

È la "piccola" della Casa, risente dell'appeal limitato di una sportiva "2+2" e ha sotto il cofano un motore V6 di "solo" 3 litri. Ma questa granturismo all'apparenza "low profile" ha diverse frecce al suo arco: vanta la piattaforma della nobile "Bora" e le prestigiose firme di Alfieri e Giugiaro, offre prestazioni più che dignitose, è affidabile e su strada si comporta bene. Ecco che con un investimento limitato ma sicuro (dopo una flessione iniziale, la quotazione è stabile sui 32.000 euro e destinata a salire) ci portiamo a casa una sportiva divertente e di carattere. La più ambita oggi è la "Serie 80": è rara (66 esemplari prodotti) e priva dell'impianto idraulico Citroën a tutto vantaggio del peso, dell'affidabilità e della manutenzione.



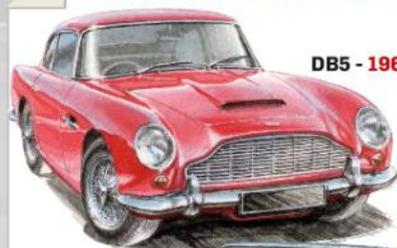


# SI RIPARTE DA CINQUE

A gennaio abbiamo raccontato la storia della Casa fino alla "DB4", granturismo all'italiana della fine degli anni Cinquanta. La successiva "DB5", forte della formidabile pubblicità di "007", rilanciò la factory, ma l'euforia durò poco: l'azienda passò di mano più volte, alla ricerca della quadratura del bilancio. Poi l'abbandono del sodalizio con la Touring e l'arrivo dei motori a 8 e a 12 cilindri

di Luciano Greggio, disegni di Giorgio Alisi

## LE TAPPE FONDAMENTALI



DB5 - 1963-65



V8 - 1973-89



DB7 - 1994-99



V12 Vantage - 2012

### La tecnica sposa la forma

Nella foto. La sala di montaggio nello stabilimento odierno di Gaydon, Warwickshire, è un luogo sofisticato: qui le Aston Martin prendono vita secondo religiose procedure, eseguite da personale addestrato alla lavorazione artigianale. In primo piano la nuovissima berlinetta "One-77" prevista in tiratura limitata.

# L'

Aston Martin "DB4 GT" debuttò nel settembre 1959 al Salone di Parigi con motore a doppia accensione, tre carburatori Weber e rapporto di compressione di 9:1 (302 CV a 6000 giri/minuto). Allestita sul passo corto di 2362 mm, la "GT" assunse le caratteristiche peculiari di una compatta berlina all'italiana, di cui all'epoca circolavano numerosi esemplari con meccanica Ferrari e Maserati. L'analoga estetica con le granturismo italiane raggiunse il suo apice con la "DB4 GT" Zagato, altro celebre carrozziere milanese nel settore delle auto da competizione; si costruirono 19 esemplari di questo modello, disegnato da Ercole Spada con forme bombate e aggressive che aggiunsero forte personalità alla vettura. Il motore ricevette alcune migliorie (rapporto di compressione 9,7:1 e potenza massima di 314 CV), grazie alle quali la versione Zagato era in grado di accelerare da 0 a 60 miglia in 6,1 secondi.

Quattro unità - telaio 0191, 0193, 0182 (targa 1 VEV), 0183 (2 VEV) - vennero allestite per le corse e alleggerite secondo la specifica "DP 207/209". Dotate di carrozzeria ribassata e coda tronca, gareggiarono con la scuderia Ogier's Essex nel biennio 1961-62 ottenendo modesti risultati e numerosi ritiri per avarie meccaniche. Con l'Aston Martin

"DB4 GT" si cimentò anche la carrozzeria Bertone di Torino, che presentò la "Jet", esemplare unico disegnato da Giorgetto Giugiaro per il Salone di Ginevra 1962. Sullo stesso autotelaio la fabbrica sviluppò un prototipo da corsa in vista della 24 Ore di Le Mans 1963. Contrassegnata dalla sigla "DP 214" e da un'elegante carrozzeria aerodinamica, la vettura dovette abbandonare la gara per avaria a un pistone e la stessa sorte toccò nell'edizione 1964 della gara francese. Priva di una sufficiente preparazione, la "DP 214" non brillò nemmeno nelle stagioni agonistiche 1965 e 1966, salvo sporadiche affermazioni in prove di secondo piano.

Dal telaio "DB4" - ma con passo allungato a 2900 mm e motore quattro litri - la fabbrica britannica fece derivare nel 1961 la berlina quattro porte "Rapide", come revival della marca Lagonda acquistata nel 1948 da David Brown; offerta al prezzo di 4950 sterline (pari all'epoca a circa 20 volte quello della Fiat "600"), essa venne prodotta fino al 1964 in 55 esemplari. Lo stesso motore 6 cilindri di 3995 cm<sup>3</sup> (282 CV) fu montato a partire dal luglio 1965 sul modello "DB5", che replicò la "DB4" con alcune modifiche (fra cui il cambio ZF a cinque rapporti) e che fu reputata dai patiti della marca la migliore fra le Aston Martin prodotte nel dopoguerra. Essa esordì al Salone di Francoforte nel ▶



**L'unica a motore centrale**  
Sopra e a destra. Creata nel 1980 da Keith Martin e Bill Towns, l'Aston Martin "Bulldog" a motore centrale (sigla iniziale "DP K9"), fu realizzata in esemplare unico come banco di prova per numerosi componenti meccanici; era spinta da un motore V8 biturbo di 5,6 litri capace di erogare 700 CV. Gli stilisti sperimentarono le forme ad angolo vivo in aperta sfida con le linee tondeggianti e raccordate dei modelli Aston Martin di normale produzione.



### Lagonda Rapide - 1961-64

Fu il primo modello Aston Martin ad essere equipaggiato con il nuovo motore 6 cilindri di 4 litri; gli organi meccanici erano in gran parte derivati dalla "DB4". Fu considerata una fra le berline britanniche di più alto prestigio, ma non poté essere prodotta a costi sostenibili.

### DB5 - 1963-65

Vettura di grande eleganza grazie alla carrozzeria disegnata dalla Touring di Milano, esordì al Motor Show di Londra del 1963 con il nuovo motore 6 cilindri di 4 litri (282 CV); rimase in produzione fino al settembre del '65. Tra coupé, cabriolet e "Shooting Brake" si contano 1021 esemplari.

### DB5 Convertible - 1963-65

Dopo la "DB4" anche la "DB5" fu proposta in versione cabriolet. La produzione fu di circa 120 esemplari di cui, in origine, 19 erano con guida a sinistra; altri 12 furono equipaggiati con motore "Vantage" a tre carburatori Weber.

### DB5 Shooting Brake - 1965-67

Per le sue battute di caccia, David Brown chiese al carrozziere Harold Radford di allestire una speciale "DB5" con tetto allungato e partellone di coda incernierato verso l'alto. Seppur in numero limitatissimo, furono realizzati anche altri esemplari modificando la carrozzeria sia delle berline "DB5" che delle "DB6".

### DB6 - 1965-69

Lanciata al Motor Show di Londra del 1965, richiama le forme della "DB5" che vengono riviste in funzione del nuovo passo, più lungo di 96 mm. A modificare l'aspetto della vettura fu tuttavia la linea tronca della coda caratterizzata da un vistoso spoiler. La produzione si fermò dopo 1504 esemplari.

### DB6 MK2 Volante - 1969-70

Dal luglio del 1969 al novembre del '70 si produssero 278 unità della "DB6 Mk2", 177 delle quali in versione cabriolet identificate per la prima volta con il nome "Volante". Gli organi meccanici non subirono modifiche rilevanti ma fra le dotazioni standard comparvero il servosterzo e il differenziale autobloccante. Solo 68 furono le "Volante" con cambio automatico Borg Warner.

**LO STILE DOTATO DI UNA FORTE  
PERSONALITÀ NON LASCIÒ  
SPAZIO PER LE FUORISERIE**



**Lagonda Rapide - 1961-64**



**DB5 - 1963-65**



**DB5 Convertible - 1963-65**



**DB5 Shooting Brake - 1965-67**



**DB6 - 1965-69**



**DB6 MK2 Volante - 1969-70**

settembre 1963 con una carrozzeria praticamente identica a quella della quarta serie del modello precedente. L'anno successivo essa fu sottoposta a una serie di spettacolari modifiche per allestire la speciale versione destinata al film "Goldfinger" dell'agente 007 James Bond, interpretato da Sean Connery; la paratia retrattile a prova di proiettile sul lunotto e le mitragliatrici Browning occultate nei paraurti sbalordirono il pubblico nei cinema di tutto il mondo e suscitavano un'ondata di popolarità attorno alla marca di Newport Pagnell.

Nel settembre 1964 il motore bialbero quattro litri fu affiancato dalla versione "Vantage", alimentata da tre carburatori Weber (314 CV a 5750 giri/minuto). In totale furono 1021 le "DB5" prodotte (1963-1965), incluse le versioni con carrozzeria cabriolet e i 12 esemplari allestiti come "Shooting Brake", sorta di station wagon sportiva realizzata dapprima da Harold Radford come vettura personale di David Brown. Nell'autunno 1965, ai Saloni di Parigi e di Londra, fu lanciato il modello "DB6" con passo allungato di quasi 100 mm e carrozzeria con coda tronca, caratterizzata da uno spoiler

piuttosto pronunciato. L'azienda poteva allora contare su buone prospettive di gestione, con possibili sviluppi di profitto per la prima volta nella sua storia, ma già nell'estate dell'anno successivo il governo britannico introdusse nuove norme restrittive sul credito che colpirono l'industria automobilistica del Paese.

#### La "DBS" abbandonò la scuola italiana

La produzione della "DB6", in due serie, da luglio 1965 a novembre 1970 (1504 esemplari fra i quali 177 cabriolet "Volante" e 6 "Shooting Brake"), coincise in fabbrica con l'installazione delle attrezzature per la costruzione del nuovo modello "DBS", destinato ad affiancare la "DB6" dal 1967 al 1970.

Dal progetto uscì una macchina completamente inedita, più lunga e assai più larga dei precedenti modelli. L'inedita carrozzeria, disegnata da William Towns, era contraddistinta da quattro proiettori incorporati nella calandra. Per questo stesso modello furono proposti anche due prototipi della Touring, ma non furono ritenuti idonei a interpretare lo spirito di nuova generazione del-

#### DBS - 1967-72

Spinta dal celebre motore a 6 cilindri, la vettura ricevette ampie critiche. Stravolgeva i canoni della precedente "DB6" per soddisfare il mercato nordamericano cui era destinata, ma fece anche registrare un notevole incremento di dimensioni e peso: il passo aumentò di 250 mm, la larghezza di 114 mm, i chili in più furono 91.

#### V8 - 1973-89

Sostituì la "DBS V8". A livello estetico si caratterizzò innanzitutto per il recupero dei fari singoli (abbandonava i gruppi ottici accoppiati) e della calandra sagomata che avevano conferito incomparabile personalità alle precedenti berline della serie "DB".

#### Lagonda - 1974-76

L'aggressiva carrozzeria a 4 porte prese forma sulle linee della "V8". L'autotelaio aveva un passo di 2915 mm, il motore era il solito V8 di 5,3 litri e 340 CV. Lanciata a Londra nel 1974, fu penalizzata dalla crisi energetica che colpì l'intera industria automobilistica mondiale. La produzione fu di appena 7 esemplari.

#### Lagonda - 1976-87

Presentata il 12 ottobre 1976, era la più futuristica berlina mai vista fino ad allora. Progettata da Bill Towns, si rivelò molto innovativa sia sul piano stilistico che su quello costruttivo. Fu anche la prima vettura al mondo a gestione computerizzata, soluzione che tuttavia risultò catastrofica.

#### V8 Vantage - 1974-80

Derivata dalla "V8", fu proposta con cambio manuale ZF a 5 rapporti o trasmissione automatica tipo "Torque-Flite" di produzione Chrysler. Si distingueva per alcune modifiche al frontale tra cui l'ampio spoiler anteriore e i fari aggiuntivi. Il motore erogava 400 cavalli.

#### V8 Vantage Volante - 1986-90

Allestita sull'autotelaio con passo di 2915 mm, questa versione con carrozzeria aperta pesava 1850 kg. Il motore V8, lo stesso della "Vantage Zagato", erogava 438 CV ed era in grado di spingere la vettura fino a 280 km/h.



#### Il ritorno del team anglo-italiano

Sopra. Nel corso del 1986 Zagato presentò la "V8 Vantage Zagato", berlina compatta e leggera realizzata in una cinquantina di unità.

A destra. Alla coupé si aggiunse nel 1987 la "V8 Volante Zagato" (37 unità), versione rivista con carrozzeria aperta e fari a scomparsa.

La maggior parte degli esemplari erano dotati di alimentazione a iniezione e cofano piatto (la gobba nasconde i carburatori).



**I CENTIMETRI CUBI  
TENDEVANO  
A SALIRE. IL MOTORE  
A 6 CILINDRI  
NON BASTAVA PIÙ**



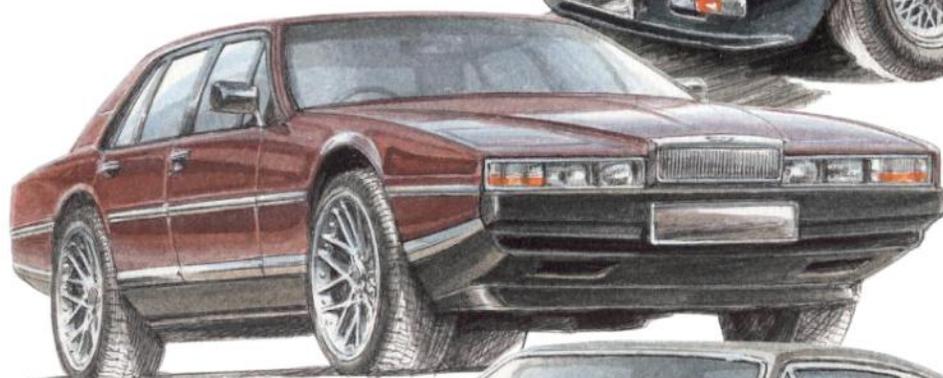
**DBS - 1967-72**



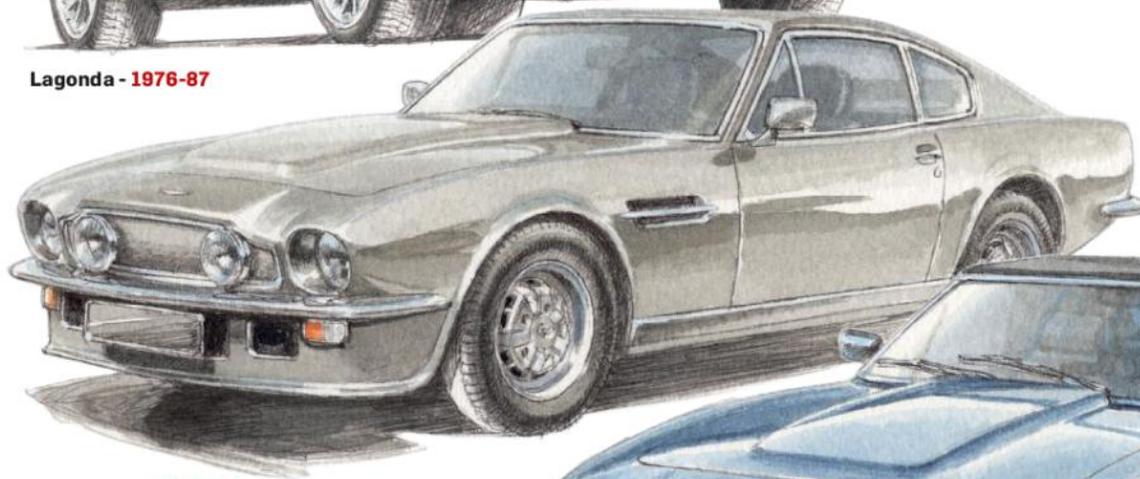
**V8 - 1973-89**



**Lagonda - 1974-76**



**Lagonda - 1976-87**



**V8 Vantage - 1974-90**



**V8 Vantage Volante - 1986-90**

### Caccia alla volpe

A destra. La "Shooting Brake" su base "Virage", come le precedenti, fu allestita dalla carrozzeria Radford. Si trattava di una station wagon a tre porte con portellone verticale ad apertura verso l'alto. Se ne produssero pochi esemplari molto ricercati oggi dai collezionisti.



la marca. Era chiaro che le valide peculiarità della berlinetta all'italiana, secondo gli ultimi dettami della direzione commerciale, erano state abbandonate a favore di soluzioni più vicine a quelle delle generose coupé di scuola americana. Se ne pentiranno. Lo stesso David Brown osservò dieci anni più tardi: "Era troppo grande e massiccia, più larga di tre pollici (76 mm) rispetto a quanto era stato approvato nel progetto iniziale; quando ci si ac-

corse di questo errore, era troppo tardi per modificare le dime di carrozzeria".

David Gershon - direttore di produzione a Newport Pagnell - rilevò tuttavia che, per ospitare nel cofano motore il nuovo V8 di 5,3 litri con quattro alberi a camme in testa, sarebbe stato necessario aumentare la larghezza della carrozzeria di almeno 51 mm. Il nuovo telaio fu dotato di un ponte posteriore De Dion con molle elicoida- ➤

### Virage - 1988-95

Rimpiazzò l'ormai superata "V8" del 1973, della quale conservò l'impostazione progettuale e della meccanica. Sul piano formale, essa abbandonò la consueta coda fast-back per avvicinarsi a una più classica conformazione a tre volumi.

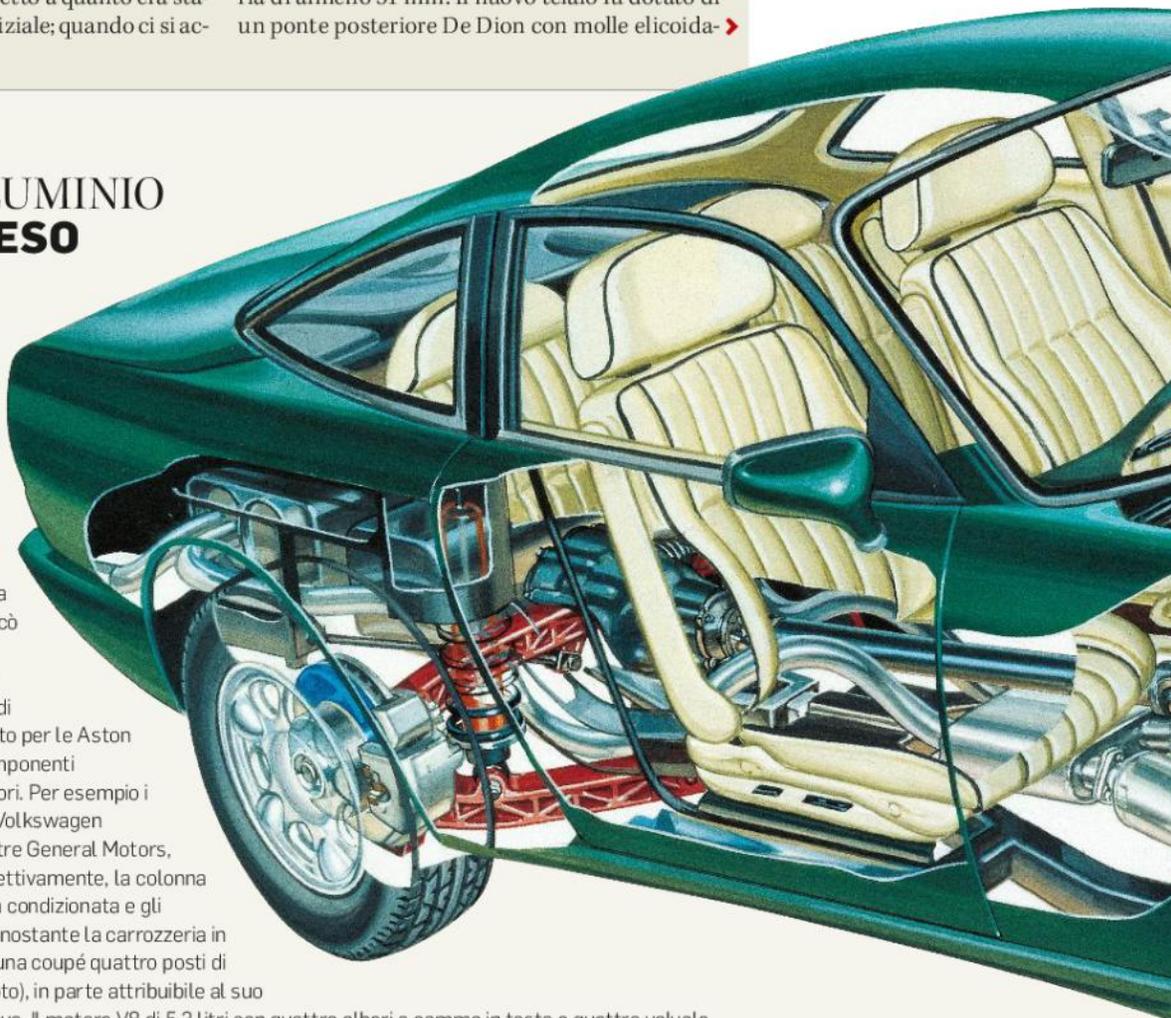
### Lagonda - 1987-90

William Towns apportò pochi aggiornamenti estetici eliminando alcune asperità della carrozzeria. Ne uscì una vettura meno spigolosa della precedente ma sempre affetta da una volumetria di scarso equilibrio. In quattordici anni di vita la "Lagonda" fu costruita in 645 esemplari (105 completati nel 1990).

### "VIRAGE"

## ANCHE L'ALLUMINIO HA IL SUO PESO

La "Virage", presentata al Motor Show di Birmingham dell'88, andò a rimpiazzare i modelli Aston Martin con motore V8 degli anni precedenti. Il telaio era un'evoluzione di quello della "Lagonda", con ponte posteriore De Dion, bracci triangolari e parallelogramma di Watt. All'avantreno si replicò il consueto schema a bracci triangolari oscillanti e molle elicoidali. Per limitare i costi di produzione, come già avvenuto per le Aston Martin precedenti, alcuni componenti provenivano da altri costruttori. Per esempio i gruppi ottici erano di origine Volkswagen "Scirocco" e "Audi 200", mentre General Motors, Jaguar e Ford fornirono, rispettivamente, la colonna dello sterzo, l'impianto di aria condizionata e gli interruttori sul cruscotto. Nonostante la carrozzeria in alluminio, la "Virage" risultò una coupé quattro posti di notevole peso (1790 kg a vuoto), in parte attribuibile al suo complicato schema costruttivo. Il motore V8 di 5,3 litri con quattro alberi a camme in testa e quattro valvole per cilindro era alimentato con iniezione elettronica Weber-Marelli e sviluppava 335 CV a 5300 giri/minuto, nonché una coppia massima di 48,4 kgm a 4000 giri/minuto; la potenza specifica era di 62,7 CV/litro. La trasmissione poteva contare, a scelta, sul cambio manuale ZF a cinque velocità (nel totale della produzione risulterà richiesto solo da cinquanta clienti) e su quello automatico a tre rapporti "Torque-Flite" prodotto dall'americana Chrysler. La "Virage" aveva un passo di 2610 mm, era lunga 4730 mm e larga 1850 mm. Rimase a listino in diverse versioni dal 1988 al 2000 e la produzione si concluse con 1050 esemplari costruiti.



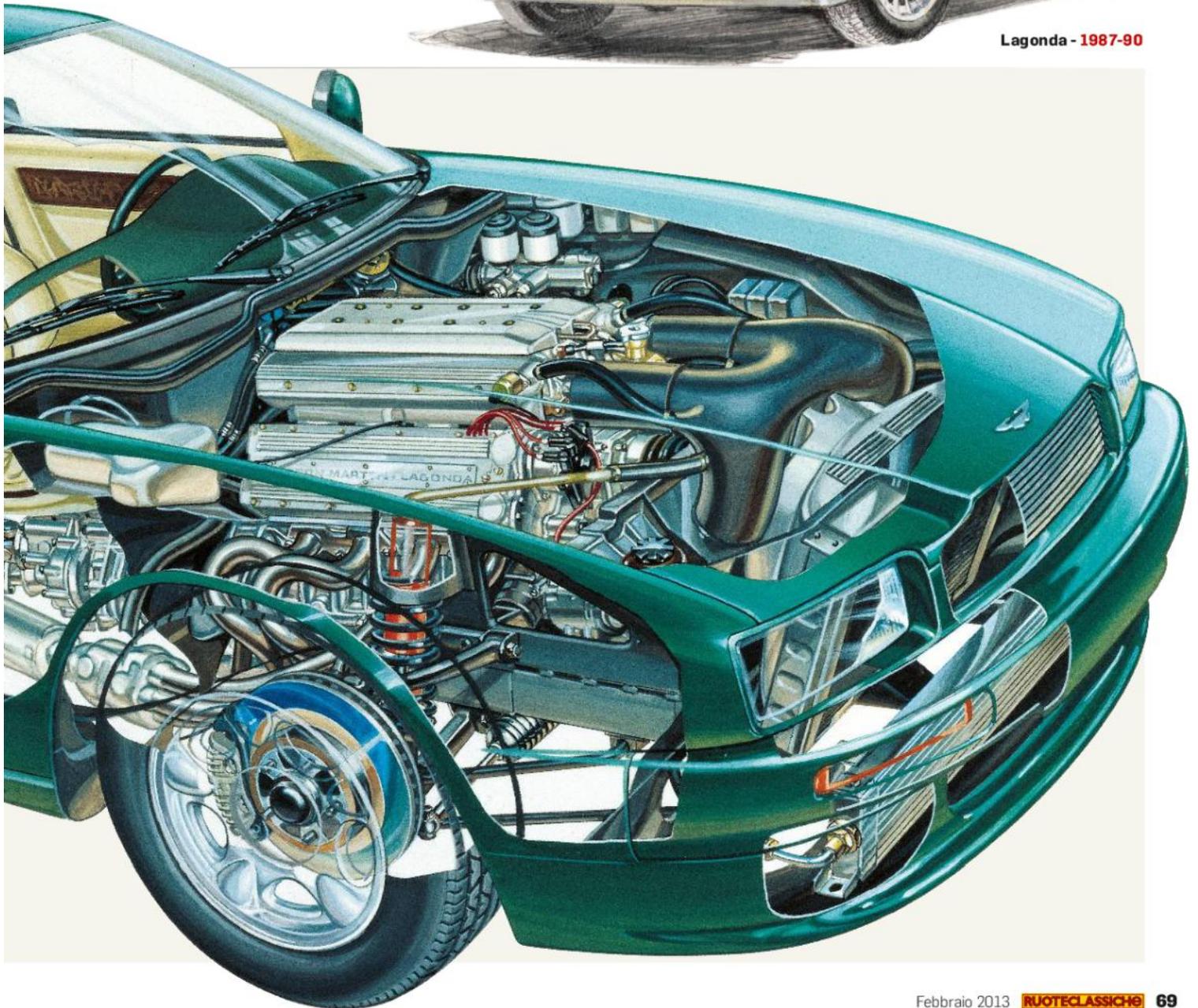
PER CONQUISTARE  
IL MERCATO USA  
SI PROPOSE UNA LUNGA  
SERIE DI VETTURE  
CON MOTORE 8 CILINDRI



Virage - 1985-89



Lagonda - 1987-90





**Una "DB7" per fumatori**

Sopra. Nel giugno del 1997 fu presentata la speciale versione "Alfred Dunhill", con profusione di accessori per fumatori, livrea color platino e interni in pelle antracite. Malgrado la vettura fosse nata come esemplare unico, la fabbrica ne realizzò in seguito una serie di 78 unità.

**La fortuna delle "speciali"**

A lato. La "DB7 Beverly Hills Edition" del 1998, versione realizzata in collaborazione con il grande magazzino Neimann Marcus per il Natale di quell'anno. Furono vari gli allestimenti speciali della "DB7": da ricordare anche la "Keswick Limited" del 2002 e l'"Anniversary Edition" del 2003 per celebrare la fine della produzione di questo modello.



li. L'inedito motore V8 progettato da Tadek Marek era tuttavia ancora in fase sperimentale e la "DBS" dovette entrare in produzione con il collaudato sei cilindri già montato sulla seconda serie della "DB6"; rispetto a quest'ultima le prestazioni ne uscirono penalizzate a causa del più elevato peso della vettura (1588 kg) e della sua maggiore sezione frontale. La successiva "DBS V8" (345 CV) poté contare su un motore con impianto a iniezione Bosch multipoint, che sulla versione "Vantage" (prodotta dal 1969 al 1972 in 399 esemplari) venne sostituito da quattro carburatori Weber a doppio corpo grazie ai quali la potenza massima arrivò a 390 CV. Con un peso a vuoto di 1700 kg, la vettura fu in grado di superare i 260 km/h di velocità massima.

**I limiti della produzione artigianale**

Il deficit dell'Aston Martin raggiunse nel 1970 la cifra di 1.143.000 sterline su un fatturato di 2.870.000 sterline. La grave situazione gestionale pose in evidenza il limite imposto dalla costruzione delle vetture con metodi artigianali che costringeva a un ritmo produttivo settimanale di sei auto, a malapena migliorabile con l'ingresso del nuovo motore V8. In un frangente così minaccioso per le sorti dell'azienda, si verificò anche un calo di vendite e di liquidità della fabbrica di trattori del gruppo. Il 16 febbraio 1972 David Brown cedette la Aston Martin - operata da cinque milioni di ster-

line di debiti - alla Company Developments Ltd di Solihull. Dopo venticinque anni dedicati con entusiasmo a sviluppare la sua storica fabbrica di automobili e a conquistare grande risonanza nel mondo sportivo, Brown si ritirò, all'età di 68 anni, nella pensione dorata di Montecarlo.

La gestione della Company Developments durò nemmeno un triennio, durante il quale la sigla delle vetture perdette il prefisso "DB" (David Brown). Il frontale delle coupé fu interamente rinnovato con l'abbandono dei proiettori abbinati e l'adozione di soluzioni stilistiche ritenute più evolute di quelle viste sul modello "DB6". Naturalmente, ciò non bastò a risolvere i problemi dell'azienda, che il 30 dicembre 1974 fu dichiarata insolvente. Sei mesi più tardi passò nelle mani di due facoltosi estimatori della marca, l'americano Peter Sprague e il canadese George Minden.

La produzione riprese nel 1976 con il modello "V8" (già lanciato nel 1973), cui si riaffiancò anche la versione "Vantage" (a sua volta introdotta nel 1974), provvista di trasmissione automatica per gli esemplari esportati negli Stati Uniti. Nel 1980 il generoso motore V8 fu alimentato da un impianto a iniezione elettronica Weber-Marelli (potenza di 400 CV nel modello "Vantage"). Il modello "V8" rimase in produzione fino al 1989 e la "Vantage", come la cabriolet "Volante", fino all'anno successivo. Dallo stesso pianale ma con passo allungato (2915 mm) derivò una grossa berlina, cui venne assegna-

**DB7 - 1994-99**

Disegnata da Ian Callum, nacque dalla stretta collaborazione con la Jaguar, anch'essa acquisita nel 1988 dalla Ford Motor Company. Fu presentata al Salone di Ginevra del 1993, venduta dal 1994 e prodotta fino al dicembre del 2003. Con oltre 7000 vetture è stato il modello più venduto dalla Casa.

**DB7 Volante - 1996-99**

In occasione dell'Auto Show di Detroit del 1996, la "DB7" fu presentata anche in versione cabriolet, sempre equipaggiata con un 6 cilindri a iniezione elettronica, sovralimentato mediante compressore Roots costruito dalla Eaton (pressione massima 1 bar) con scambiatore di calore.

**LWB Volante - 1997-99**

Sulla base della "Virage Volante" fu realizzata una versione con passo allungato di 200 mm; il peso complessivo di 2050 kg le garantì il record della più pesante fra le auto della marca e con un prezzo di 170.000 sterline fu probabilmente anche la più costosa. Se ne produssero solo 64 unità.

**DB7 Vantage - 1999-02**

Il debutto del V12 di 5,4 litri nella gamma della "DB7" aumentò l'interesse verso questo modello. Il nuovo motore con distribuzione a 4 alberi a camme in testa, interamente in lega leggera, sviluppava la potenza di 420 CV ed era in grado di spingere la vettura fino a 298 km/h.

**Vanquish - 2001-04**

Nata ancora dalla matita di Ian Callum, spiccò per la costruzione mista della scocca in alluminio e fibra di carbonio. Apparve sulla scena in occasione del Salone di Ginevra del 2001; il motore V12 derivò da quello del progetto "Vantage", ma con cilindrata portata a 6 litri (457 CV).

L'ARRIVO DI IAN CALLUM,  
AUTORE DELLA "DB7",  
SEGNO LA SVOLTA NELLO  
STILE GENERALE



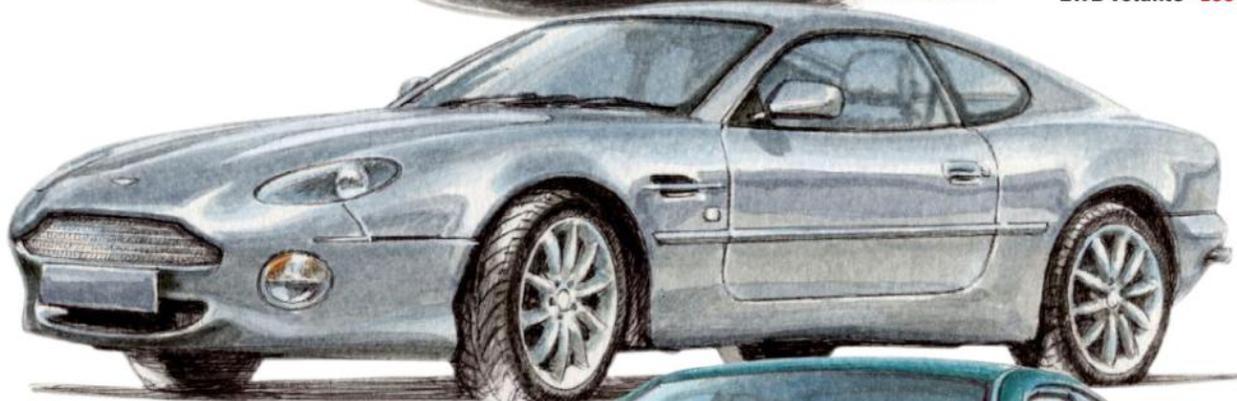
**DB7 - 1994-99**



**DB7 Volante - 1996-99**



**LWB Volante - 1997-99**



**DB7 Vantage - 1999-02**



**Vanquish - 2001-04**

### Con Zagato fa i 300

A destra. Sul modello "DB7 Vantage" la carrozzeria Zagato elaborò nel 2002 una coupé in versione alleggerita. Il motore V12 con 48 valvole erogava 440 CV; il cambio era meccanico a 6 marce. Costruita con cofani, porte e parafranghi anteriori in lega leggera, la "DB7" Zagato pesava a vuoto 1740 kg e sfiorava i 300 km/h di velocità massima.



### Barchetta all'italiana

A destra. Al pari della "DB7" Zagato si realizzò presso lo stesso carrozziere anche un modello aperto, identificato dalla sigla "DB AR1" ("American Roadster"), che esordì all'Auto Show di Los Angeles nell'inverno 2003-04. Con esso si volle proporre al pubblico americano la tipica formula della barchetta due posti di scuola italiana, con passo corto (2530 mm), lunghezza totale di 4480 mm e altezza di 1245 mm.



to il nome "Lagonda", che rispolverava ancora una volta i fasti della storica marca britannica. Quando fu presentata al Salone di Londra, 12 ottobre 1976, la nuova berlina suscitò clamore per le sue forme inconsuete escogitate da William Towns e per la sofisticata elettronica di bordo: innovazioni che non riscosero ampi consensi presso il pubblico europeo e statunitense, mentre incontrarono favore in Medio Oriente, che divenne il principale mercato di esportazione per quel modello. Si produssero in tutto 645 "Lagonda"; la produzione cessò nel 1989 senza lasciare grandi rimpianti fra i molti patiti dell'Aston Martin.

La Casa presentò al Salone di Birmingham 1988 la "Virage" in sostituzione della "V8", della quale conservò l'impostazione tecnica salvo il motore, sul quale venne montata una testata a 32 valvole (332 CV). A questo motore vennero affiancate, due anni più tardi, la versione di 6,3 litri (485 CV) e quella "Vantage" con due compressori volumetrici (557 CV). L'ultima evoluzione del modello fu la "Vantage Le Mans V600" con potenza di 600 CV, prodotta in 40 esemplari nel 2000.

Nel 1981 la società fu ceduta alla CH Industrials, la quale la rivendette due anni più tardi alla Automotive Investment. Da questa società, l'A-

ston Martin passò nel 1984 a Peter Livanos e Victor Gauntlett, fino a quando nel 1986 la Ford non rilevò il 75% del capitale, aprendo alla Aston Martin nuove prospettive di rinascita. Nel 1993 la Ford acquistò da Gauntlett il restante 25% delle azioni e assunse il pieno controllo dell'impresa, che entrò a far parte sei anni dopo del Premier Group - comprendente Aston Martin, Daimler, Jaguar, Lagonda, Lincoln e Volvo - sotto la direzione di Wolfgang Reitzle, ex direttore tecnico BMW.

Furono varati un vasto programma di ammodernamento degli impianti e una nuova strategia commerciale, che valorizzò le innovazioni stilistiche e tecnologiche della marca.

### Verso la piattaforma comune

Grazie a questi interventi, la Casa di Newport Pagnell fu in grado di registrare i primi profitti nella sua storia. I modelli presentati in quel periodo riscosero notevole successo sul mercato internazionale: il primo, la "DB7", disegnata da Ian Callum nel 1992, entrò in produzione due anni più tardi con un'elegante carrozzeria sull'autotelaio a piattaforma derivato dalla Jaguar "XJ-S". La vettura fu presentata al Salone di Ginevra 1993 e rimase in produzione, nel nuovo stabilimento di Bloxham, Ox-



## OBIETTIVO LE MANS CENTRATO NEL 2007

Il 4 dicembre 2003 la Casa inglese annunciò il suo nuovo impegno diretto in campo agonistico internazionale (negli anni precedenti ci furono solo alcune vetture allestite da preparatori su meccanica Aston Martin). Fu infatti istituita la scuderia Aston Martin Racing - diretta da Jeremy Main in stretta collaborazione con Prodrive, uno dei più apprezzati preparatori di vetture sportive al mondo - alla quale fu affidato il compito di progettare e sviluppare le vetture da competizione, nonché di supervisionare le operazioni sui vari circuiti di gara. L'attività dell'AMR prese avvio con la "DBR9", vettura che nella gara d'esordio alla 12 Ore di Sebring conquistò la vittoria nella classe GT. Nelle gare successive, a Silverstone e al Tourist Trophy FIA GT, la vettura si aggiudicò il primo e secondo posto. Alla 24 Ore di Le Mans di quell'anno (classe GT1) la vittoria sembrava in pugno ma a un'ora dalla fine della gara una delle due vetture dovette ritirarsi. L'altra, sebbene rimasta indietro, riuscì comunque a conquistare il terzo posto di classe e il nono in classifica assoluta. Sempre a Le Mans, nel 2005, fu presentata la "DBRS9", meno esasperata rispetto alle auto di classe GT1 e più strettamente derivata dal modello "DB9" stradale. Per aggiudicarsi la vittoria a Le Mans in classe GT1, la AMR dovette attendere l'edizione del 2007, quando la scuderia britannica trionfò con la "DBR9" riportando uno storico successo sui concorrenti più qualificati; tutte le Aston Martin schierate al via quel giorno si classificarono a fine gara, conseguendo forse la più clamorosa affermazione a Le Mans per una singola marca.



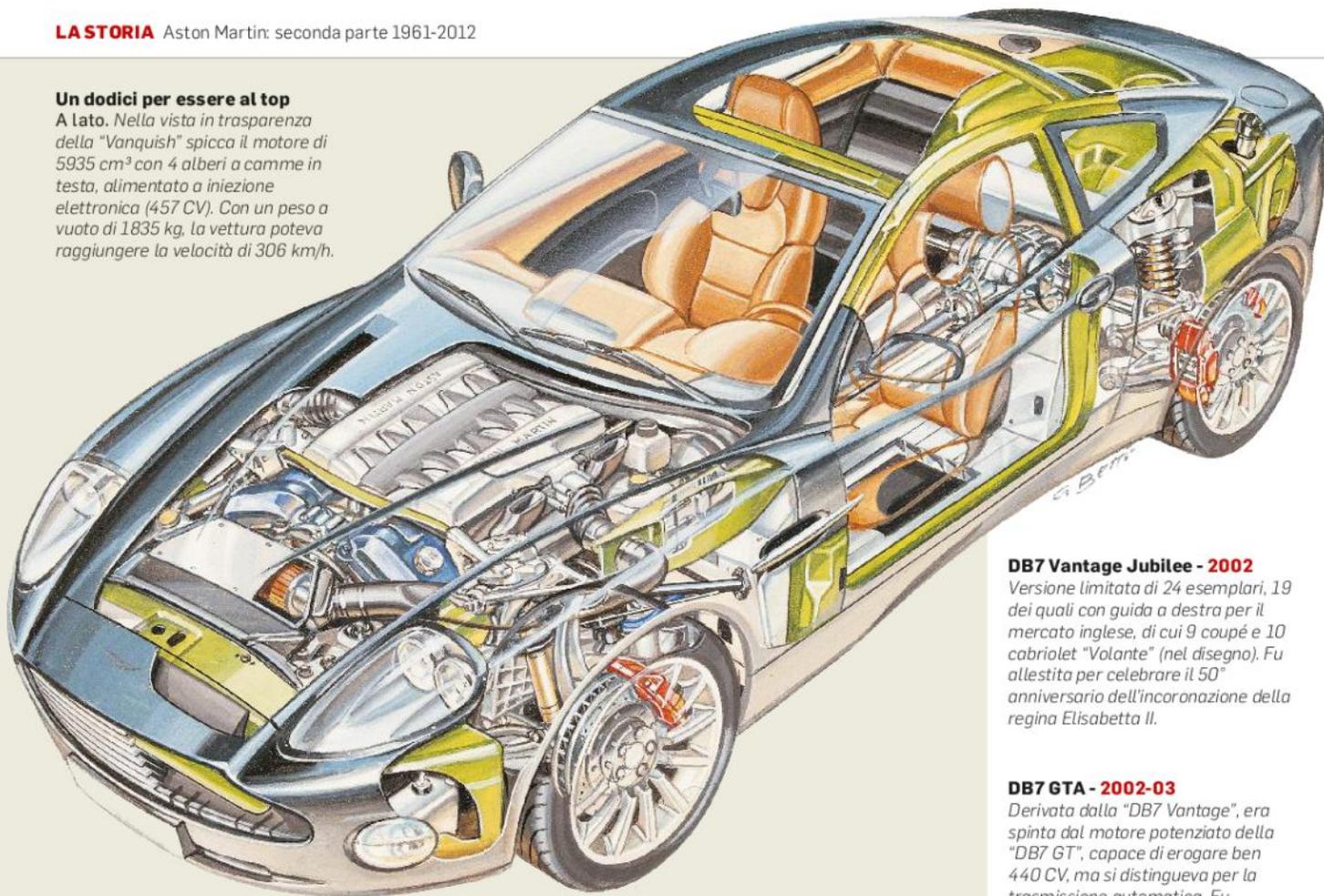
### In coppia con Lola

A sinistra. La Lola-Aston Martin "B09/60" (nota anche come Aston Martin "DBR1-2"), qui ripresa durante il Goodwood Festival of Speed 2009. Con questa vettura l'Aston Martin si è cimentata a Le Mans, oltre che con le vetture derivate dalla produzione di serie, anche nella categoria "LMP1" (Le Mans Prototypes).

### Sulla via del successo

Dall'alto in basso. La Emka Aston Martin-Tickford "C83/1", 17ª a Le Mans nel 1983; la "DBRS9" che partecipò alle competizioni della stagione 2006; la "DBR9" sponsorizzata Gulf che prese parte alla 24 Ore di Le Mans del 2008; la "DBR9" realizzata dalla Prodrive, fotografata alla 24 Ore di Spa-Francorchamps del 2005.

**Un dodici per essere al top**  
 A lato. Nella vista in trasparenza della "Vanquish" spicca il motore di 5935 cm<sup>3</sup> con 4 alberi a camme in testa, alimentato a iniezione elettronica (457 CV). Con un peso a vuoto di 1835 kg, la vettura poteva raggiungere la velocità di 306 km/h.



fordshire, comprese tutte le sue varianti, dal 1994 al 2003, guadagnandosi la palma di modello più venduto della marca fino a quel momento con oltre 7000 esemplari nelle versioni coupé e cabriolet. Nel 1999 la versione 6 cilindri fu sostituita dalla V12 "Vantage" con motore di 6 litri (420 CV) e cambio manuale a sei marce oppure automatico a cinque. Era in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 5 secondi e di sfiorare i 300 km/h.

Nel 2003 venne messa in vendita la serie limitata della "DB7 Vantage" Zagato, allestita su un passo di 2530 mm e con un peso dichiarato di 1740 kg. Dalla "DB7 Vantage" derivò nel 2001 (Salone di Ginevra) la "Vanquish", che venne anch'essa immortalata nell'ultimo film dell'Agente 007 ("Die another day") proiettato in tutto il mondo nel novembre dell'anno successivo.

Al Salone di Francoforte del 2003 esordì il modello "DB9", con carrozzeria disegnata ancora da Callum e allestita nel nuovo stabilimento di Gaydon, Warwickshire, sia in versione coupé 2+2 sia cabriolet. Della "DB9" piacque soprattutto la struttura della carrozzeria in alluminio e materiali compositi, realizzata secondo un'inedita procedura robotizzata nel campo delle tecniche di incollaggio che garantì una riduzione di peso complessiva del veicolo del 25% e una rigidità torsionale doppia rispetto alle vetture realizzate con metodi convenzionali. Il motore V12 della "Vanquish", progettato in collaborazione con il centro ricerche

Ford, era assemblato manualmente nello stabilimento di Colonia, in Germania. Nell'agosto 2006 vi fu un colpo di scena: la grande Casa di Detroit annunciò che doveva ridurre i propri investimenti all'estero, perciò avrebbe venduto, tutta o in parte, anche l'azienda di Gaydon.

Sette mesi più tardi (12 marzo 2007) l'Aston Martin fu ceduta per 475 milioni di sterline a un consorzio costituito da David Richards della Prodrive (dedita al sostegno tecnico nelle attività agonistiche dell'Aston Martin) e dall'Investment Dar in Kuwait. Un anno più tardi fu reso noto l'ingresso nella società della Magna Steyr austriaca, la quale assunse anche il compito di costruire nel proprio impianto di Graz oltre duemila vetture l'anno. Nel dicembre del 2008 l'Aston Martin annunciò una riduzione del personale da 1850 a 600 unità.

#### Verso il muro dei 300 km/h e oltre

Nel 2005 venne allestita la "DBR9" per le corse. Due anni più tardi, al Salone di Francoforte del 2007, fu presentata la "DBS V12" che andava a rimpiazzare la "Vanquish S". La sua meccanica era basata proprio sulla "DBR9" da competizione, che era scesa in pista per la prima volta alla 12 Ore di Sebring del 2005, conquistando la vittoria nella classe GT e che prese parte alle gare per vetture della categoria GT1 fino al 2011. Con 517 CV di potenza e una coppia massima di 58,2 kgm, il motore V12 di sei litri era in grado di spin-

#### DB7 Vantage Jubilee - 2002

Versione limitata di 24 esemplari, 19 dei quali con guida a destra per il mercato inglese, di cui 9 coupé e 10 cabriolet "Volante" (nel disegno). Fu allestita per celebrare il 50° anniversario dell'incoronazione della regina Elisabetta II.

#### DB7 GTA - 2002-03

Derivata dalla "DB7 Vantage", era spinta dal motore potenziato della "DB7 GT", capace di erogare ben 440 CV, ma si distingueva per la trasmissione automatica. Fu presentata al Salone di Birmingham dell'ottobre 2002. Caratteristica la calandra suddivisa in due sottili griglie sovrapposte.

#### DB9 - 2003-08

Presentata al Salone di Francoforte del 2003, rimpiazzò la "DB7" da cui ereditava lo schema meccanico sebbene la trasmissione adattasse lo schema transaxle. Dotata di telaio space-frame e carrozzeria in lega leggera, pesava 1710 kg.

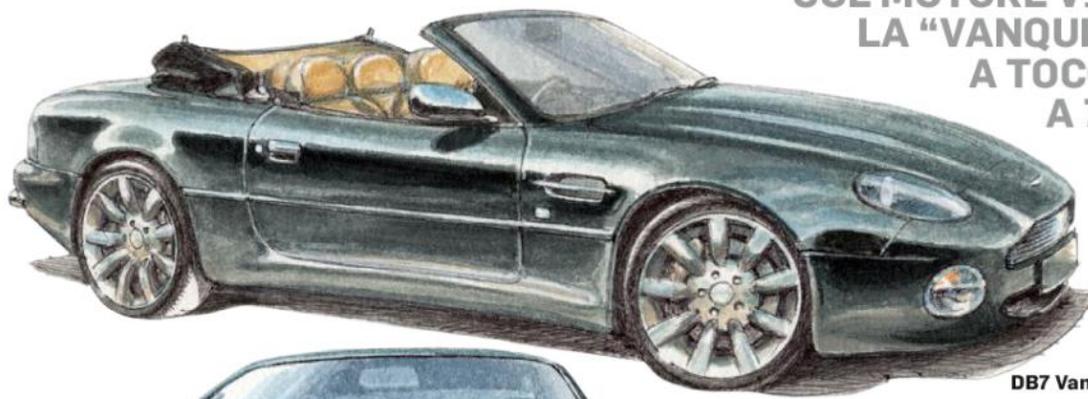
#### Vanquish S - 2004-07

Fu lanciata al Salone dell'Auto di Ginevra del 2004 con il formidabile motore V12 di 6 litri, 528 CV a 7000 giri/minuto e quasi 57 kgm di coppia. Valori che consentivano alla vettura un comportamento da autentica granturismo.

#### DB9 Volante - 2004-08

La versione aperta della "DB9" arrivò nel 2004. Alcuni si stupirono che la sequenza numerica Aston Martin non fosse stata rispettata escludendo, dopo la "DB7", la sigla "DB8", ma si temeva fosse fuorviante; poteva far pensare a un motore V8 mentre sotto il cofano c'era un V12.

COL MOTORE V12 DI SEI LITRI  
LA "VANQUISH S" ARRIVÒ  
A TOCCARE I 528 CV  
A 7000 GIRI/MIN



DB7 Vantage Volante Jubilee - 2002



DB7 GTA - 2002-03



DB9 - 2003-08



Vanquish S - 2004-07



DB9 Volante - 2004-08

**Roadster senza seguito**

A destra. Zagato si cimentò anche con l'autotelaio "Vanquish" realizzando il prototipo "Roadster", esposto al Salone di Ginevra del 2004 e rimasto senza seguito. La vettura conservava la linea gradevole e filante della "Vanquish" ma in coda adottava gruppi ottici tondi come quelli della "DB AR1".



gere la "DBS V12" a oltre 300 km/h, con un'accelerazione 0-100 km/h di 4,3 secondi. Nel 2007 gli sforzi della Aston Martin in campo agonistico si concentrarono sulla Lola-Aston Martin "LMP1", mentre nel gennaio precedente era stato esposto al Motor Show di Detroit il prototipo della "Rapide" a quattro porte, che esordì nella versione definitiva al Salone di Francoforte del 2009.

Si trattava di una berlina di elevato prestigio contraddistinta dalla filante carrozzeria a due volumi e dalla meccanica della coupé "DB9". Le con-

segne di questo modello presero avvio nel 2010, con prezzi base di listino intorno ai 200.000 dollari. A fronte della ridotta domanda sul mercato, la costruzione della "Rapide" fu interrotta nel maggio 2011, in sintonia con l'annuncio, un mese più tardi, che l'Aston Martin avrebbe tagliato drasticamente la produzione annuale da 2000 a 1250 vetture, con la cupa prospettiva di scendere ancora fino a 500 unità.

Il susseguirsi di modelli nuovi generò fra gli altri anche la "One-77" nell'estate 2010, una coupé ▶

**GRANTURISMO A QUATTRO PORTE**

**LA "RAPIDE" RINASCE CON 12 CILINDRI**

L'Aston Martin "Rapide" è una berlina di concezione moderna e la carrozzeria a due volumi riesce a conciliare le 5 porte con una linea filante e aggressiva. Proposta come concept car nel 2006, la vettura di serie ha esordito al Salone di Francoforte del 2009; il nome prende origine da quello della berlina "Lagonda Rapide" lanciata nel 1961 da David Brown. Tecnicamente deriva dall'Aston Martin "DB9" ed è dotata di un motore V12 di 6 litri (477 CV), cambio automatico a 6 velocità, telaio in alluminio, sospensioni a quattro ruote indipendenti con ammortizzatori a controllo elettronico. La velocità massima dichiarata è di ben 303 km/h. L'arredamento interno è quello tipicamente raffinato delle Aston Martin. Il prototipo prevedeva nel baule un minibar e una scacchiera (nella foto qui sotto). La produzione è iniziata nel 2010 nello stabilimento austriaco Magna Steyr, a Graz.



**V8 Vantage - 2005-08**

Il prototipo è stato presentato al Detroit Auto Show del 2003 ma la produzione è iniziata nel 2005 e, dopo vari restyling, prosegue ancora oggi. Coupé due posti, monta un motore di 4,3 litri (385 CV) e può vantare la trasmissione transaxle e il telaio space-frame in lega leggera. Il passo è di 2600 mm; pesa 1570 kg.

**V8 Vantage Roadster - 2007-08**

Disegnata da Henrik Fisker, ha affiancato la "V8 Vantage" da cui ereditava la meccanica. Il motore, progettato presso l'Aston Martin, era assemblato a mano nella fabbrica di Colonia, in Germania, dove pure veniva montato il V12 della "Vanquish" e della "DB9".

**DBS V12 - 2007**

Ha esordito nell'agosto del 2007 al Concours d'Elegance di Pebble Beach, California, ma la presentazione ufficiale è avvenuta in settembre al Salone di Francoforte. Ancora in produzione, costituisce un punto di congiunzione fra le prestazioni della "DB9" stradale e quelle della "DBR9" da pista.

**One-77 - 2009-12**

Rappresenta la sintesi di tutte le Aston Martin prodotte fino a oggi. Fra le sue caratteristiche: motore V12 di 7,3 litri (760 CV), cambio automatico a 6 velocità con comando elettroidraulico, carrozzeria monoscocca in fibra di carbonio e sistemi di controllo elettronico per trazione e stabilità.

**DBS V12 Volante - 2010**

Come l'omologa versione coupé, è spinta dal motore V12 con cilindrata di 6 litri e 517 CV di potenza. Il cambio è di tipo sequenziale a 6 velocità. Secondo di dati della Casa, è in grado di toccare i 307 km/h; il tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h è di 4,3 secondi.

**Rapide - 2010**

Berlina equipaggiata con una meccanica raffinata ad altissime prestazioni. Non riuscendo la Casa a ricevere una risposta positiva dalla sua clientela a causa della contrazione della domanda per vetture di lusso, la produzione della "Rapide" è stata temporaneamente sospesa nel maggio del 2011, ma il modello è tuttora in listino.

DAL 1972 A OGGI LA CASA  
HA FINORA SUPERATO  
INDENNE SETTE PASSAGGI  
DI PROPRIETÀ



V8 Vantage - 2005-08



V8 Vantage Roadster - 2007-08



DBS V12 - 2007

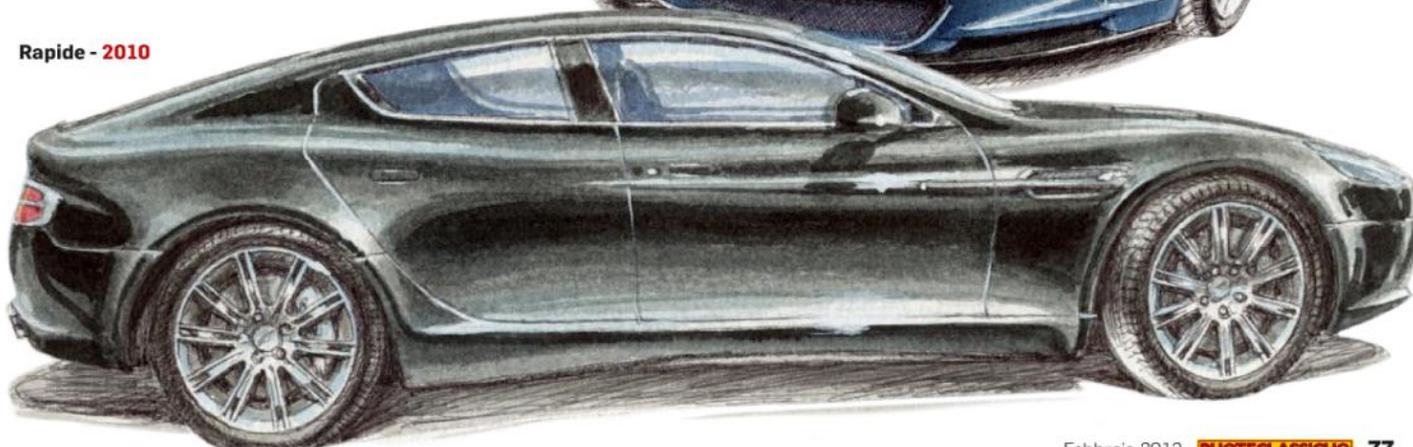


One-77 - 2009-12



DBS V12 Volante - 2010

Rapide - 2010



**Un'auto di rottura**

A destra. La "One-77" interpreta una nuova scuola di pensiero: le forme sono aspre ed aggressive, marcate dalle vistose prese d'aria sui parafranghi anteriori; ampi sfoghi di raffreddamento dai lati del cofano si estendono lungo le fiancate; lo specchio di coda sfoggia un appariscente estrattore d'aria. Presentata nel 2008 come supercar esasperata (760 CV, velocità massima di 354 km/h), ne è stata realizzata dal 2009 una tiratura di 77 esemplari.



con monoscocca in carbonio e motore V12 di 7,3 litri (760 CV), capace di oltre 350 km/h di velocità massima.

Furono inoltre prodotte alcune serie limitate di 99 esemplari sulla base dei modelli del biennio precedente onde valorizzarle maggiormente sul mercato americano e su quello amatoriale. Sul modello "Vantage" con motore V12 di 5,9 litri (517 CV) si cimentò nuovamente nel 2011 la Zagato, con una coupé da competizione allestita su una struttura interamente in alluminio (peso a vuoto di 1680 kg e velocità massima di 305 km/h). I modelli con motore V8 arrivarono alla loro massima espressione nel 2005-2006 con la "V8 Vantage" proposta sia in versione coupé sia cabriolet "Volante". Entrambe, dal 2011, vennero spinte

da un V8 di 4,7 litri ad alte prestazioni (426 CV). Il Salone di Ginevra dello stesso anno vide il debutto del nuovo modello "Virage" 2+2 con motore V12 da 497 CV ma anche, a sorpresa generale, della "Cygnet", minivettura urbana di lusso derivata dalla Toyota "iQ", con motore 4 cilindri 1,3 litri bialbero (98 CV), costruita su un passo di due metri (peso a vuoto 930 kg) e a quattro posti.

La decisione di accogliere una citycar nella propria gamma, fino a ieri composta esclusivamente di vetture granturismo, fu sicuramente suggerita dalla necessità di contenere i consumi medi della gamma secondo le nuove normative, ma suscitò perplessità nella tradizionale clientela Aston Martin, Casa gloriosa eppure destinata a un'esistenza sempre in bilico.

**IL CENTRO DI RESTAURO DI WARWICKSHIRE**

**QUI IL PASSATO È IN BUONE MANI**

Nello stabilimento di Gaydon, piccolo villaggio del Warwickshire, prendono oggi vita le famose supercar dalle linee raffinate e meccaniche ipersofisticate destinate alla clientela più esigente. Ma nelle stesse officine, a fianco dei modelli attuali, ci sono anche i modelli storici della Casa inglese, oggetto di cure maniacali per conto di una categoria di utenti mossi da una vera passione nei confronti della marca. È questo il reparto più "romantico" della fabbrica: qui si effettuano restauri completi e minuziosi aggiornamenti sulle vetture prodotte molti anni fa nella storica fabbrica di Newport Pagnell. Una sorta di tuffo nel passato, insomma, che rievoca gli anni in cui le vetture partecipavano a scenografici debutti in società in occasione delle presentazioni ufficiali nei saloni internazionali dell'auto. E quelle stesse forti sensazioni riemergono prepotenti oggi in occasione dei raduni in pista. Un modo per mantenere quel mondo sempre vivo, seppur non del tutto esente da rimpianti.



**V8 Vantage S Roadster - 2011**

La "V8 Vantage" nata nel 2005 viene aggiornata nel 2011 con numerose innovazioni meccaniche. Il motore V8, la cui cilindrata passa da 4,3 a 4,7 litri, beneficia di un cospicuo aumento di potenza (da 385 a 436 CV); il cambio è a 7 marce con comando manuale o robotizzato; il telaio è in alluminio.

**Cygnet - 2011**

Nasce nel tentativo di creare un'auto di nicchia anche nel mercato delle city car. Interamente basata sulla Toyota "iQ", è mossa da un motore 3 cilindri di 1,3 litri (98 CV) ma il prezzo è da supercar: quasi 42.000 euro.

**Project AM310 - 2012**

Ha debuttato al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, sul Lago di Como, nella categoria "Concept Car e Prototipi". Eredita alcune peculiarità estetiche dal modello "One-77" ma costituisce, nelle sue linee essenziali, un'evoluzione delle "DB9" e delle "DBS"; il motore è il noto V12 di 5,9 litri (570 CV).

**DBS Ultimate Volante - 2012**

Si tratta di una "DBS" rinnovata. Spinta dal motore V12 di 6 litri (510 CV), non subisce particolari aggiornamenti agli organi meccanici ma prevede alcune varianti di carrozzeria e di allestimento interno, con l'impiego di inserti in fibra di carbonio e in lega leggera.

**V12 Vantage - 2012**

"Vantage" è per tradizione il nome assegnato alle Aston Martin di temperamento più brioso. La "V12 Vantage", infatti, altro non è che la versione sportiva della "DBS V12" mossa dallo stesso motore 12 cilindri a V di 5935 cm<sup>3</sup> (517 CV) allestita però sul telaio a passo corto della "V8 Vantage" (2600 mm) che la rende più agile e leggera. Accelera da 0 a 100 in 4,2 secondi e tocca i 305 km/h.

**“DOBBIAMO CREARE COSE  
PIÙ VICINE ALL'ARTE  
CHE A UN'AUTOMOBILE”**

*Marek Reichman, capo designer Aston Martin*



**V8 Vantage S Roadster - 2011**



**Cygnet - 2011**



**Project AM 310 - 2012**



**DBS Ultimate Volante - 2012**



**V12 Vantage - 2012**



## IMPRESSIONI Fiat "1100 E Supergioiello" Ghia 1952

### Da quasi cent'anni

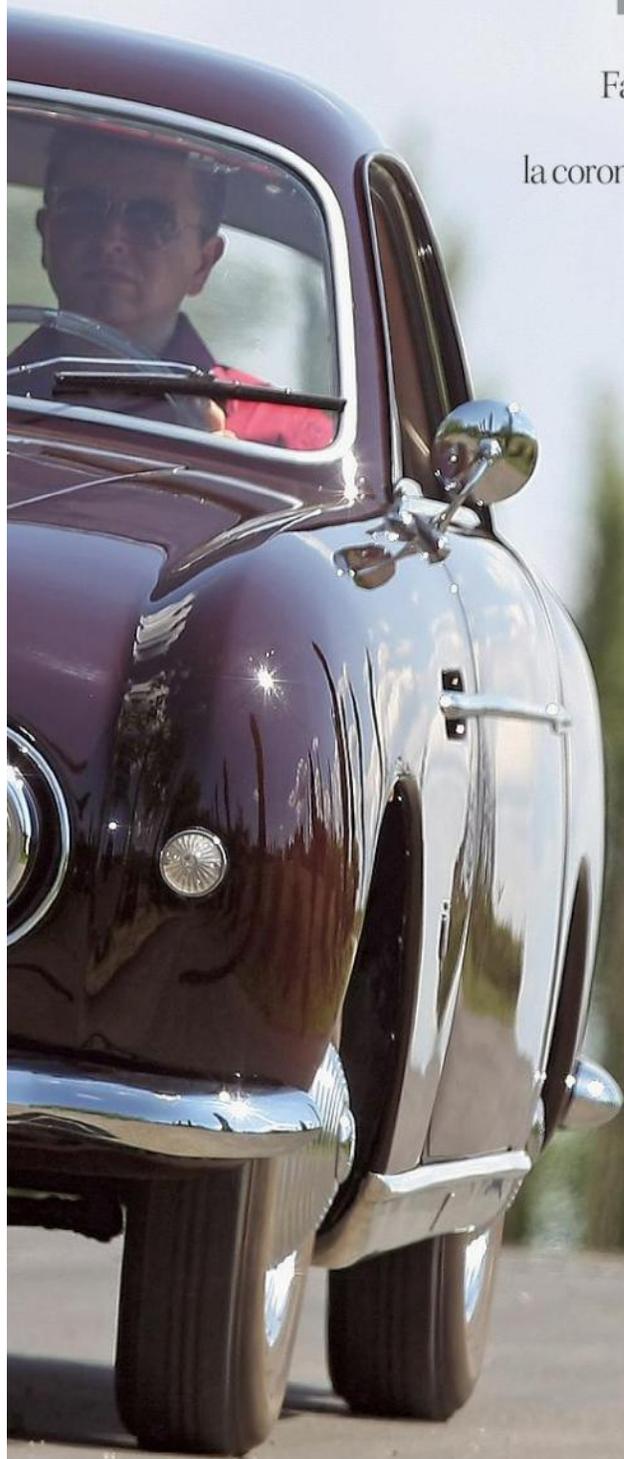
Sopra. Giacinto Ghia fondò la sua carrozzeria nel 1918 a Torino. La Ghia ha firmato lo stile di macchine importanti, come la Volkswagen "Karmann-Ghia", derivata dal "Maggiolino" e assemblata in Germania. Nel 1973 è stata assorbita dalla Ford che ne utilizza il marchio sulle versioni più lussuose dei suoi modelli.



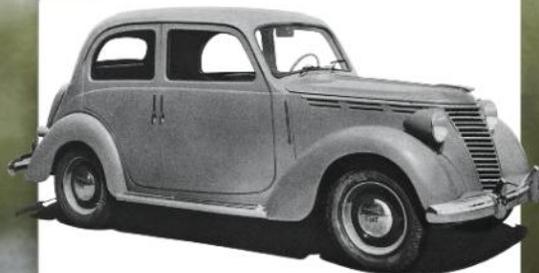
# OREFICERIA TORINESE

Fari incastonati nella mascherina come due brillanti, parafanghi integrati con il corpo vettura, particolari esclusivi come la corona del volante trasparente realizzata in acetato. Infine una linea da granturismo di grossa cilindrata tuttora capace di sedurre. Ecco che cosa sapevano fare i nostri bravi carrozzieri

di Paolo Mazzetti, foto di Thomas Maccabelli



## DISEGNATA NEL 1939



La Fiat "1100 E", evoluzione della "1100" del 1939 e della "1100 B" del 1948, rimase a listino dal 1949 al 1953. Sul suo autotelaio venne allestita nel 1952 la nostra "1100 E Supergioiello". A livello popolare la "1100 E" veniva chiamata "Musone" per il suo frontale a spartivento.



**Carta d'identità in alluminio**

Da sinistra. La targhetta indica la Fiat "1100 E" come base di partenza dell'allestimento fuoriserie; l'accurata fattura della maniglia porta e della manovella alzavetro; l'autoradio a valvole Autovox con cinque tasti di preselezione.

**Trasparenze plastiche**

Sotto. La corona del volante trasparente è in acetato: una scelta di grande effetto. La "1100 E Supergioiello" mantiene la grande novità introdotta dalla Fiat sulla "1100 E", cioè la leva del cambio al volante. La seconda, terza e quarta marcia sono sincronizzate.

Nell'Italia degli anni Cinquanta il mercato automobilistico offriva pochi modelli e quasi tutti di produzione nazionale. Allora erano in molti ad aspirare alla fuoriserie, cioè una vettura esclusiva e di prestigio, spesso di linea più moderna rispetto alla vettura di serie da cui derivava. Rispondeva perfettamente a questi requisiti la "1100 E Supergioiello" Ghia, disegnata da Boano e allestita nel 1952 dalla carrozzeria torinese Ghia sugli organi meccanici della Fiat "1100 E".

All'epoca la cilindrata "1100", rappresentata dalla Fiat "1100 E", erede della "1100" del 1939 e della "1100 B" del 1948, identificava in Italia una vettura di classe media in grado di soddisfare le esigenze di molte famiglie. La sua meccanica ebbe uno straordinario successo fra i carrozzieri, e con ottime ragioni: era facilmente reperibile, aveva un costo ragionevole, era affidabile e si prestava a essere elaborata. Non solo, il tradizionale te-

laio a longheroni facilitava l'opera dei carrozzieri e si prestava a essere accorciato per l'impiego nelle corse. Su di esso si esercitarono quasi tutti i carrozzieri italiani, che espressero il meglio di sé soprattutto con le versioni sportive, spider, coupé o barchette. Fra questi Allemano, Bertone, Boneschi, Colli, Fissore, Frua, Ghia, Monterosa, Monviso, Motto, Vignale, Viotti, Zagato... La Fiat stessa sfruttò la versatilità del telaio "1100" producendo, tra la fine degli anni Trenta e i Quaranta, molte versioni derivate: torpedo per impiego militare, taxi a passo allungato, ambulanza e berlinetta sportiva.

Sono pochissime, purtroppo, le fuoriserie allestite sul telaio "1100 E" giunte a noi. Probabilmente la nostra "1100 E Supergioiello" fu salvata dalla qualità della carrozzeria Ghia in alluminio e dalla sua linea non priva di fascino, doti che indussero i suoi precedenti proprietari, anche negli anni più bui della sua esistenza, a evitarle la



**LA FIANCATA PONTON, I FARI INCASSATI  
E IL PARABREZZA CURVO ERANO  
SOLUZIONI STILISTICHE D'AVANGUARDIA**



rottamazione. Oggi essa appartiene al quarantaseienne Massimiliano Buccioni, enthusiast fiorentino socio del Camet, Club Auto e Moto d'Epoca Toscano.

Massimiliano ci ricorda che dopo la morte del fondatore della carrozzeria Ghia, Giacinto Ghia (1887-1944), colto da infarto mentre era intento a ricostruire la sua fabbrica distrutta dai bombardamenti di Torino del 1943, l'azienda passò al capo progettista Felice Mario Boano (1903-1989). Dalla sua matita nacquero in quegli anni alcune splendide vetture. Tra queste, la serie delle "Supergioiello"

su telaio Alfa Romeo "6C 2500" e la "Gioiello" su meccanica Fiat "1100 B", presentata al concorso d'eleganza di Firenze, tenutosi nel 1949 al giardino di Boboli. La "1100 E Supergioiello" fu quindi la naturale evoluzione della "1100 B Gioiello".

Notevole in questa vettura la modernità di alcune soluzioni, come i parafanghi integrati nella carrozzeria e i fari inglobati nella mascherina, che rivelano, questi ultimi, l'influenza del designer americano Virgil Exner (1909-1973), all'epoca collaboratore della Ghia per la realizzazione delle fuoriserie su meccanica statunitense. La ▶

**Una linea d'importazione**

*Sopra. Il muso coi fari incassati nella mascherina riprende quello della Nash-Healey presentata al Chicago Motor Show del 1951.*

*Sotto. Lo schienale del divanetto anteriore è unico. La panchetta dietro è predisposta per il trasporto di valigie. La vettura è omologata per quattro persone.*





## CON DUE CARBURATORI E UNA TESTATA PIÙ SPINTA, IL MOTORE ASSICURA LO SPRINT NECESSARIO PER DIVERTIRSI



### LA PAGHERESTE 40.000 EURO?

Posto che una berlina Fiat "1100 E" vale intorno ai 10.000 euro, una fuoriserie rara e raffinata come la "Supergioiello", che da essa deriva, vale molto di più. Su Internet abbiamo trovato in gennaio diverse "1100" Ghia (ma nessuna "Supergioiello") offerte a prezzi compresi fra i 40.000 e i 50.000 euro. Riteniamo che una "1100 Supergioiello" possa essere proposta a somme analoghe.

parte meccanica adottò alcuni accorgimenti delle "1100" sportive dell'epoca, come il rapporto di compressione aumentato, i due carburatori Weber da 36 mm, un rapporto al ponte più corto, la coppa dell'olio in alluminio e i tamburi forati dei freni. La "1100 E Supergioiello" appare più curata rispetto ad altre fuoriserie realizzate sullo stesso autotele. "Lo si capisce anche dal fatto che alcuni componenti provengono dalla Lancia 'B20' e che le portiere si chiudono con la precisione di una cassaforte" chiosa Buccioni.

La storia della vettura è tutta documentata. Immatricolata nel 1952 con targa TO 138544, restò a lungo nella sua città d'origine dove nel 1957, causa lo smarrimento della targa, fu reimmatricolata TO 227087. Nel 1990 fu venduta a Milano, poi a Cremona. Bisognosa di restauro, arrivò a Firenze per i lavo-

ri di ripristino, interrotti nel 2009, ma ripresi e portati a termine dall'attuale proprietario. "Per fortuna la vettura era completa. Ciò mi ha consentito di recuperare tutti i componenti originali", spiega Massimiliano Buccioni, "a parte un faro che ho trovato in Francia".

Massimiliano utilizza spesso la vettura nelle gare di regolarità e poiché gli piace coniugare l'attività sportiva con il turismo affronta ogni trasferta "sulle sue ruote", anche quando le distanze sono impegnative. Egli precisa al riguardo: "È un piacere viaggiare al volante della 'Supergioiello' perché il suo assetto piuttosto 'piatto' invita alla guida sportiva. I cavalli non sono molti, ma d'altra parte posso contare sulla leggerezza della carrozzeria in alluminio e sui rapporti del cambio leggermente più corti, che assicurano una buona ripresa in tutte le marce".



## CARATTERISTICHE

**Motore** Ant. Longitudinale - 4 cilindri in linea  
Alésaggio 68 mm - Corsa 75 mm  
Cilindrata 1089 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 7,5:1  
Potenza 45 CV a 4400 giri/min  
Coppia 11,5 kgm  
Distribuzione a valvole in testa  
Due carburatori Weber 36 DR  
Lubrificazione forzata, coppa 2,4 litri  
Raffreddamento ad acqua a termosifone  
Impianto elettrico 12 V, batteria 35 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce, II, III e IV sincronizzate,  
leva al volante  
Frizione monodisco  
Riduzione finale con coppia conica  
ipoidi, rapporto 9/42  
Pneumatici 5.00-15.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, posti 2+2  
Telaio in acciaio, carrozzeria in acciaio  
e alluminio  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
bracci trasversali sovrapposti,  
ammortizzatori e molle elicoidali a bagno  
d'olio in astucci cilindrici verticali  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre  
longitudinali, ammortizzatori telescopici,  
barra stabilizzatrice trasversale  
Freni a tamburo ant. e post., idraulici  
Serbatoio carburante 33 litri.

**Dimensioni  
e peso** Passo 2420 mm  
Carreggiata ant. 1231  
Carreggiata post. 1226 mm  
Lunghezza 3940 mm  
Larghezza 1560 mm  
Altezza 1380 mm  
Peso a vuoto 810 kg.

**Prestazioni** Velocità 140 km/h  
Consumo medio 12 l/100 km.



### Disegnata da Boano

*Sotto. La linea della "Supergiacella", elegante e sportiva allo stesso tempo, offre molli spunti originali. La leggera carrozzeria in alluminio adotta componenti sia Fiat, sia di altre Case. Molti anche i particolari esclusivi del modello, come le varie finiture trasparenti. Il nome "Supergioiello" fu utilizzato da Chia pure per altri suoi modelli allestiti su autotelaio Alfa Romeo e Lancia.*

### Felicemente toscani

*Sopra. Massimiliano Buccioni e Monica Guerrini, proprietari della vettura. Il servizio fotografico è stato realizzato nella zona di Bagno a Ripoli, Firenze, tra il Valdarno e il Chianti.*

*A destra. Il motore è alimentato da due carburatori Weber: inconsueta (e scomoda) la posizione del bocchettone della benzina sul fondo del vano bagagli.*



**IMPRESSIONI** "Fiat 1100/103 TV" Monterosa 1956

# SENTIRSI DIVERSI

La scocca portante complica il lavoro dei carrozzieri e ne condiziona l'opera. Pur con questi limiti, una giovane azienda torinese propone una fuoriserie coupé che nasconde bene le sue origini Fiat. Appartiene, come la precedente, a un appassionato fiorentino

di Paolo Mazzetti, foto di Thomas Maccabelli

## **Più sapore con due porte**

*Nella foto. Nell'interpretazione della Monterosa, la "1100 TV" diventa una berlinetta a due porte. La carrozzeria torinese iniziò l'attività nel 1946 trasformando in giardinetta alcune berline Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Negli anni 50 produsse eleganti coupé curate nelle finiture e ricche di cromature.*



**Bicottore con un faro al centro**  
A destra. La "1100/103 TV", sulla cui scocca è allestita la nostra Monterosa, è la versione più potente della Fiat "1100/103" presentata nel 1953. Nel 1956, con l'uscita della "1100/103 E", la potenza massima del motore "Turismo Veloce" passa da 50 a 53 CV.



**Abbiamo l'esclusiva**

A destra. A differenza di altre "1100 TV" Monterosa, il nostro esemplare ha gli schienali anteriori separati e abbattibili per facilitare l'accesso ai posti dietro, che però sono un po' sacrificati.



Che i fiorentini del Camet abbiano un debole per le fuoriserie? La domanda nasce spontanea, dal momento che pure la "1100" di queste pagine è opera di una carrozzeria, la Monterosa di Torino, e anch'essa si trova oggi a Firenze, nello stesso garage della "1100 Supergioiello" delle pagine precedenti. Non solo, anche questa appartiene a un socio del sodalizio toscano, Piero Quercioli, un fiorentino di razza molto legato alla sua città, dove conduce un'attività commerciale a pochi passi dal Duomo.

Ma che i fiorentini avessero, negli anni Cinquanta e Sessanta, una certa confidenza con le fuoriserie costruite a Torino e che ciò si rifletta sui gusti dei collezionisti di oggi è probabilmente vero.

La ragione di questa liaison va cercata nella popolarità che, soprattutto nei primi anni Sessanta, ebbe a Firenze la Concessionaria Fiat dott. Brandini, con sede sotto i portici di piazza della Libertà (da qui partiva la gara in salita Firenze-Fiesole, 1948-52, poi soppiantata dalla Coppa della Consuma). I clienti venivano qui da tutta la provincia per ammirare le fuoriserie con meccanica Fiat che pochi giorni prima erano state esposte ai saloni di Ginevra o di Torino. Col risultato che di Fiat fuoriserie se ne vedevano parecchie in città.

La nostra Monterosa fu allestita su meccanica Fiat "1100/103 TV" ("Turismo Veloce") del 1956. Dopo anni di regolare servizio fu messa a riposo. Quando Piero Quercioli l'acquistò, una ventina d'anni fa da un socio del suo circolo, la macchina era completa, requisito fondamentale per procedere al restauro di una fuoriserie, i cui ricambi sono spesso introvabili.

Sebbene la "1100/103 TV" Monterosa sia solo quattro anni più giovane della "1100 E Supergioiello", le differenze meccaniche fra le due vetture sono importanti: segnano il passaggio da un progetto anteguerra, con telaio a longheroni e motore arretrato, a uno del dopoguerra a scocca portante e motore avanzato. La Monterosa viene realizzata infatti su base Fiat "1100/103" (esordio, 1953), la cui più importante innovazione è appunto la carrozzeria a scocca portante, che si presta alla produ-

**Il nudo metallo si riveste**

In basso. La linea del cruscotto, i comandi e gli strumenti sono identici a quelli della "1100 TV" di serie. Diverse invece le finiture, arricchite con profili cromati e inserti nella stessa finta pelle della selleria.



**Cambio a destra, frecce a sinistra**

A lato. Anche il piantone dello sterzo (verniciato nel colore della carrozzeria) e il volante sono uguali a quelli di serie. Manca il contagiri, strumento spesso assente sui cruscotti delle Fiat dell'epoca.

Sopra. Tipica dell'epoca, l'aletta parasole in materiale plastico, simile alle lenti degli occhiali da sole.



#### **Interni rimessi a nuovo**

A destra. I sedili sono stati rifatti. Dal momento che il tessuto originale non era reperibile, il proprietario ha utilizzato quello che ha ritenuto più vicino all'originale. Asi e Fiva, che hanno omologato la vettura, hanno giudicato il materiale utilizzato "accettabile".



zione in grande serie, ma limita non poco la libertà creativa del carrozziere. Se il motore è stato soltanto aggiornato e potenziato, tutto il resto, a cominciare dalla componentistica, è il prodotto delle più moderne tecnologie. La versione "TV", in particolare, monta il motore "1100" più potente prodotto fino allora dalla Fiat. Proprio nel 1956, con l'uscita sul mercato della nuova serie "1100/103 E", la "TV" passa da 50 a 53 CV, mentre la "1100" normale cresce da 36 a 40 CV: una bella differenza rispetto alla "1100 E" da 35 CV del 1949, che poteva arrivare a 45 nella versione "spinta" adottata sulla "1100 E Supergioiello" Ghia.

Lo stesso Piero Quercioli sottolinea la briosità della sua "1100 TV" Monterosa: "Ai suoi tempi era

fra le più brillanti berlinette della categoria. Non solo, frena anche bene. Con queste caratteristiche si presta alla regolarità e persino a competizioni su strada impegnative come la Mille Miglia. Lo scorso anno, per esempio, ho fatto la Coppa Toscana e mi sono divertito".

"Il bello di queste fuoriserie", aggiunge poi, "è che ognuna è un pezzo unico. Anche se confronti due esemplari dello stesso anno, ammesso di trovarli, noti delle differenze, sia pure minime. As->

#### **Finte feritoie**

Sotto. Negli anni Cinquanta, un vezzo dei carrozzieri era aggiungere qua e là feritoie per l'aria. La "1100 TV" Monterosa non sfugge alla regola: ostenta una presa d'aria sul cofano e due finte prese d'aria sui parafranghi posteriori. Osservando la macchina di profilo, queste ultime possono far credere che la vettura abbia il motore posteriore.

## **L'ANNO SCORSO HA PARTECIPATO ALLA COPPA TOSCANA DIMOSTRANDOSI SEMPRE ALL'ALTEZZA**



## IL PREZZO VA CONTRATTATO

Fra le vetture storiche, le fuoriserie sono le più difficili da stimare, anche perché difficile è calcolare il costo di restauro. Quando invece la fuoriserie è perfetta, i margini di trattativa si riducono perché spesso è il venditore che fa il prezzo. Riteniamo che una bella "1100 TV" Monterosa, originale in tutte le sue parti, possa spuntare fino a 20.000 euro.



### Origine controllata

**Sopra.** La targhetta della Fiat "1100 TV" conferma l'origine del telaio. **Sopra a destra.** Rispetto alla "1100" di serie, la coupé Monterosa è circa 30 cm più lunga, 9 più larga e 6 più bassa. I lampeggiatori posteriori furono aggiunti per adeguare la vettura al Codice della Strada.

### Una scocca gonfiata

**Sotto.** Spesso le fuoriserie derivate da vetture a struttura portante mantenevano la scocca originaria. Come dimostra la foto, che ritrae la parte posteriore della Monterosa, i carrozzieri operavano anche sulle appendici con "aggiunte" che spesso comportavano aumenti di peso. **Sotto a destra.** Il grosso filtro dell'aria nasconde un carburatore doppio corpo Weber "36 DCLD3".



sai più marcate sono invece le differenze con altre "1100 TV" Monterosa costruite nel 1957 e 1958, anche perché - come tutte le fuoriserie - erano costruite a mano, una a una: cose che si potevano fare quando la mano d'opera costava poco e gli impianti di produzione delle vetture di serie, non ancora automatizzati, concedevano anch'essi abbondante spazio all'intervento umano.

Vi sono poche occasioni oggi per ricordare la carrozzeria Monterosa, che pure ebbe un periodo di notorietà nel dopoguerra. Fondata da Giorgio e Tommaso Sergiotto nel gennaio 1946, aveva sede a Torino, in via Sant'Agostino. Si fece subito apprezzare per le sue trasformazioni di berline di serie, in particolare Fiat, in giardinette. La linea delle fuoriserie Monterosa era fortemente influenzata dalle intuizioni di Mario Revelli di Beaumont, considerato il pioniere della giardinetta in Italia dopo che nel 1946 aveva disegnato la "1100 Giardinetta" Viotti. Il discreto successo ottenuto in questo campo dalla Monterosa indusse i Sergiotto a ingrandire l'azienda, che nel 1950 si trasferì a Moncalie-

ri. La produzione riguardava in prevalenza furgoni e giardinette sul telaio Fiat "1100" e, secondariamente, Lancia "Appia" e "Aurelia". Qualche anno dopo venne avviata anche la costruzione di berline su base Fiat "1100" e, occasionalmente, "1400" e "1900". Dopo la presentazione della Fiat "600" al Salone di Ginevra del 1955, la carrozzeria Monterosa allestì diverse coupé su quella meccanica e su quella della "1100/103 TV".

All'inizio degli anni Sessanta il mercato delle fuoriserie mutò radicalmente: da una parte l'aumento del costo del lavoro, dall'altra la concorrenza dei modelli coupé, spider e giardinetta offerti dalle Case ridussero di molto gli spazi di manovra dei piccoli allestitori e la carrozzeria Monterosa fu costretta, nel 1961, a cessare l'attività.

Qualcuno non l'ha dimenticata: Piero Quercio- li, estimatore di questo marchio, intende affiancare alla sua "1100" Monterosa un'altra Fiat della stessa carrozzeria: una "600 Granluce" attualmente in fase di restauro, una raffinata versione a tre volumi dell'utilitaria torinese. 



## CARATTERISTICHE



### Fiorentino anche lui

A destra, Piero Quercioli, commerciante, è il proprietario della "1100 TV" Monterosa. Il fanale posteriore è tra quelle parti specifiche della vettura impossibili da reperire ai mercatini. In caso di danneggiamento, va ricostruito.

Sopra. Lo sportellino del tappo del carburante con apertura verso l'alto è scomodo perché rende difficoltoso il rifornimento.



**Motore** Ant. Longitudinale - 4 cilindri in Linea  
Alésaggio 68 mm - Corsa 75 mm  
Cilindrata 1089 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 7,6:1  
Potenza 50 CV a 5400 giri/min  
Coppia 7,2 kgm a 3200 giri/min  
Distribuzione a valvole in testa  
Un carburatore doppio corpo  
Weber "36 DCLD3"  
Accensione a spinterogeno  
Lubrificazione forzata, coppa 2,7 litri  
Raffreddamento ad acqua, con pompa e termostato  
Impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce (prima non sincronizzata)  
Leva al volante  
Frizione monodisco  
Riduzione finale con coppia conica ipoid (rapporto 10/43)  
Pneumatici 5.20-14.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 4 posti  
Carrozzeria autoportante  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molloni ecoidali, barra stabilizzatrice trasversale  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre, barra stabilizzatrice trasversale  
Ammortizzatori telescopici  
Freni a tamburo ant. e post. idraulici  
Serbatoio carburante 40 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2340 mm  
Carreggiata ant./post. 1229/1212 mm  
Lunghezza 4080 mm  
Larghezza 1550 mm  
Altezza 1420 mm  
Peso a vuoto 840 kg.

**Prestazioni** Velocità 145 km/h  
Consumo medio 8,5 l/100 km.

**RICAMBI DI CARROZZERIA NON SE NE TROVANO. DEL RESTO È COSÌ PER TUTTE LE FUORISERIE**



**IMPRESSIONI** Mercedes "380 SE" 1980



**Proprietario con le idee chiare**  
Sopra. Mattia Bellaviti, 46 anni,  
milanese, è da sempre  
appassionato di automobili di  
grossa cilindrata.



# UNA PUNTATA *all'otto*

Mattia Bellaviti ha un debole per i motori V8. Non poteva sfuggirgli questa "Classe S", una rara prima serie, più assetata ma anche più "sveglia" della seconda serie. La vettura, 180.000 km portati con disinvoltura, ha interni come nuovi. Storicamente è ricordata come prima Mercedes disegnata sotto la direzione di Bruno Sacco

di Marco Di Pietro, foto di Luci e Immagini





**Verde come i cipressi**

Nella foto, La "380 SE" di Mattia Bellaviti è piuttosto rara, sia perché appartiene alla prima serie ante "Energy Program", sia perché è di un colore poco diffuso, Zypress Grün (Verde Cipresso) con allestimenti interni coordinati.

**O**pera prima di Bruno Sacco. Sul piano collezionistico, questo basta e avanza per desiderare di mettere in garage un esemplare della "Classe S" ("W126") lanciata nel 1979. Infatti il designer friulano, "reclutato" nel 1958 dal centro stile della Mercedes, nel 1975 ne venne nominato responsabile, firmando tutti i progetti fino al 1999: dalla "Classe S" appunto, fino alle varie "Classe A", "SLK" e "ML".

Il milanese Mattia Bellaviti, 46 anni, direttore amministrativo di un'azienda biomedicale con un debole per i motori V8, ha sicuramente considerato questo aspetto nell'acquistare la "S" del nostro servizio, una prima serie del 1980 (il lancio avvenne al Salone di Francoforte nel settembre 1979). La vettura presenta un originale abbinamento cromatico: esterno Zypress Grün e interno in velluto verde, con cruscotto e plastiche verdi.

L'allestimento è alla tedesca: nessun risparmio sulla sicurezza (ABS, lavafari e sospensioni autolivellanti), qualche rinuncia ai gadget (alzavetri manuali, cerchi da 14 pollici in lamiera), massima attenzione al confort (tetto elettrico, aria condizionata, cambio automatico). Purtroppo nel 1994 fu

fatto un cambio targa, perché il primo proprietario aveva smarrito i documenti. Per tutto il resto la vettura è originale, con 181.000 km all'attivo: pochi per una macchina in grado di percorrerne tranquillamente mezzo milione senza inconvenienti. Il motore gira piuttosto in alto per un'ammiraglia, ma non si sente: la silenziosità è quella di una Mercedes moderna.

La vettura dimostra un'accelerazione notevole, ma stupisce soprattutto nella ripresa dalle basse velocità, merito della potenza elevata, del peso relativamente contenuto (meno di 1600 kg a vuoto) e dei rapporti corti (però con innesti bruschi: probabilmente il cambio automatico va registrato). Pur con cerchi da 14" e pneumatici a spalla alta (passarono a 15" con il restyling del 1985), la tenuta è notevole, quasi da vettura sportiva. Anche i consumi sono tollerabili: in pratica si percorrono 8 chilometri con un litro. Sicuramente meglio di una "350" ("W116"), che fa i 6 con un litro, ma peggio della successiva "380 SE Energy Program", che riesce a percorrere mediamente 10 km/litro. Tuttavia, dal punto di vista collezionistico, una prima serie con motore a corsa corta, prodotta in meno di 10.000 ➤



**Climatizzati anche dietro**

Sopra. Il condizionatore manuale, optional sulla "380 SE", prevedeva bocchette regolabili anche per i passeggeri posteriori. Con un ulteriore sovrapprezzo, la "Classe S" veniva fornita di climatizzatore automatico.

## CARATTERISTICHE



### Velluto meglio della pelle

**Sopra.** Evviva, il bracciolo è grande abbastanza per i gomiti di entrambi i passeggeri! Nonostante la vettura abbia percorso quasi 200.000 km, il velluto verde è come nuovo.

**A sinistra.** La console, che ospita i comandi secondari e l'autoradio, offre anche un piccolo pozzetto.

**Sotto.** La targhetta identificativa permette di distinguere la prima dalla seconda serie.



<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 8 cilindri a V Alésaggio 92 mm - Corsa 71,8 mm Cilindrata 3818 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9:1 Potenza 218 CV DIN a 5500 giri/min Coppia 31 kgm a 4000 giri/min Distribuzione con 2 valvole per cilindro Un albero a camme in testa per bancata mosso da catena, punterie idrauliche Impianto di iniezione meccanica Bosch Lubrificazione forzata a carter umido Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Differenziale autobloccante a richiesta Cambio automatico a 4 rapporti Pneumatici 205/70 VR 14 Cerchi in lega leggera.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante in lamiera stampata Carrozzeria in acciaio a struttura differenziata Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, montanti telescopici, molle elicoidali, barra antirollio Sosp. post. a ruote interconnesse, bracci trasversali, montanti telescopici, molle elicoidali, barra antirollio; sistema autolivellante idropneumatico a richiesta Freni a disco sulle quattro ruote Sterzo a cremagliera con servocomando Capacità serbatoio carburante 90 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2935 mm Carreggiata ant./post. 1521/1468 mm Lunghezza 4995 mm - Larghezza 1820 mm Altezza 1436 mm Peso a vuoto 1595 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 215 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 8,9 secondi.

### Soltanto automatiche

**Sotto.** Diversamente dalle sei cilindri "280 S" e "SE", le V8 avevano di serie il cambio automatico. Gli esemplari fino al 1980 hanno i rapporti corti, che consentono una marcia più briosa ma a discapito dei consumi.

**La faccia pulita**

Sopra a destra. I lavatergiferi a spazzola erano un accessorio piuttosto raro negli anni Ottanta.

Nella pagina accanto, in alto. L'allestimento monocromatico della "380 SE" si estende anche ai rivestimenti del bagagliaio, che sono dello stesso verde utilizzato nell'abitacolo.

**Si riconosce dalla corsa**

Sotto e più in basso. La "380 SE" del nostro servizio è una rara prima serie con motore di 3818 cm<sup>3</sup> e 218 CV, molto più sportivo rispetto a quello di 3839 cm<sup>3</sup> da 204 CV adottato dopo il 1981, che però aveva il merito di consumare di meno. Le misure di alesaggio e corsa dei due motori erano diverse: nella seconda versione la corsa era decisamente più lunga.

esemplari, è ben più interessante di una "380 Energy Program" costruita in quasi 50.000 esemplari. Sacco ebbe un ruolo da protagonista nella definizione della "Classe S", prima Mercedes progettata con l'ausilio del Cad-Cam. Nei programmi della Casa la vettura doveva risultare leggera, offrire il massimo della tecnologia automobilistica dell'epoca e stabilire il primato della categoria in materia di aerodinamica, prestazioni, guidabilità e qualità costruttiva.

Sacco tracciò una linea classica, ma con contenuti rivoluzionari per una marca molto legata alla tradizione, come per esempio i paraurti e i fascioni laterali in plastica. La carrozzeria, priva di spigoli vivi, utilizzava lamiere di acciaio speciale, più leggere ma più resistenti, perfettamente raccordate tra loro per non creare vortici aerodinamici. Questo voleva dire cristalli a filo della carrozzeria, assenza dei gocciolatoi, tergicristalli che in posizione di riposo restavano invisibili. Il Cx scese a 0,36, valore mol-



to positivo. In sostanza, la nuova "Classe S", studiata all'indomani della crisi petrolifera del 1973, era avanti anni luce rispetto alla barocca progenitrice "W116". Basti dire che fu la prima vettura al mondo dotata di ABS (testato a lungo sulla "W116"); successivamente impiegò il differenziale a controllo elettronico e l'antispin (ASR). Dal 1981 fu disponibile (a pagamento) l'airbag per il guidatore. A questo salto di qualità contribuirono anche i nuovi motori. Infatti, mentre il bialbero a sei cilindri di 2,8 litri, che costituiva la soglia d'ingresso, era rimasto praticamente lo stesso, i V8 "380" (3,8 litri) e "500" (5,0 litri) erano stati progettati ex novo.

All'inizio qualcuno giudicò la linea della vettura troppo minimalista. I copricerchi in policarbonato grigio, per esempio, svolgevano una funzione aerodinamica importante ma furono criticati dai clienti più tradizionalisti, ancora legati ai vecchi "padelloni" cromati. Il tempo, però, diede ragione a Bruno Sacco: la "Classe S", rimasta in produzione fino





*Il valore di questo modello, 2000 euro, è puramente indicativo. Se l'esemplare è perfetto, merita ben di più*

al 1992 con quasi 900.000 esemplari realizzati, divenne l'ammiraglia di maggior successo della storia della Mercedes. Nel corso della sua carriera fu sottoposta a un paio di rinnovamenti: il primo, chiamato "Energy Program", già nel 1981; il secondo, nel 1985, portò a un restyling estetico e a un ampliamento della gamma motori che diede origine a quella che i cultori della marca chiamano "seconda serie".

Concentriamoci sull'"Energy Program" per capire le differenze dall'esemplare del nostro servizio. Proprio nel 1979, anno di lancio del modello, in seguito a una seconda crisi petrolifera, i tecnici di Stoccarda decisero di prendere il toro per le corna. I motori V8, seppure giovanissimi, furono interamente riprogettati. In particolare il "380" cambiò le dimensioni di alesaggio e corsa, modificando anche la cilindrata. Nella prima versione la cubatura era di 3818 cm<sup>3</sup> (alesaggio 92 mm, corsa 71,8); nella seconda (88 x 78,9 mm) arrivò a 3839 cm<sup>3</sup>. L'allungamento della corsa rese l'"M116" meno sporti-

vo, ma più disponibile ai regimi più bassi. La coppia massima passava infatti da 31 a 32 kgm, ottenuti a un regime più tranquillo: 3250 giri/min invece di 4000. Scendeva un poco anche la potenza massima: da 218 a 204 CV, ottenuti a 5250 giri anziché a 5500. Il motore "500", invece, non cambiò le misure di corsa e alesaggio, ma anch'esso perse qualche cavallo (da 240 a 231).

Per entrambi i motori l'accoppiamento con il cambio automatico a 4 marce fu modificato con l'allungamento del rapporto al ponte e delle marce alte. Sulla "380" la velocità massima scese da 215 km/h a 210. Ma il consumo medio di benzina migliorò in modo considerevole, passando da 13,3 a 10,8 litri/100 km: un taglio di ben 2,5 litri/100 km. L'indole della vettura era però cambiata. Mentre le prime "380", come quella di Mattia, avevano un temperamento sportivo, quelle prodotte a partire dal 1981 erano decisamente più tranquille. Sottigliezze che oggi non sfuggono agli intenditori. ■



#### **Bagagliaio o ripostiglio?**

*Sotto. Il vano posteriore è molto capiente. Berlina di rappresentanza per eccellenza, la "W126" è stata la "S" di maggiore successo con un totale di 893.591 esemplari, di cui 74.060 coupé "SEC" e 327.161 berline a passo lungo "SEL". La produzione terminò nel 1992, anche se continuò per altri due anni negli stabilimenti Mercedes in Sudafrica, dove si producevano gli esemplari con guida a destra.*



# MAÎTRE *d'officina*



**M**i chiamo Vito Proscia, ho 47 anni e risiedo in un piccolo paese della Puglia, Cassano delle Murge, provincia di Bari, dove assieme alla mia famiglia gestisco due ristoranti. Il "tarlo dell'appassionato" mi ha colpito in forma acuta. La mia inguaribile passione ha felicemente contagiato mio fratello, mia moglie, i miei figli. Voglio raccontarvi com'è andata, perché so che tra i lettori di Ruote-classiche troverò ascoltatori molto attenti.

Tutto è cominciato da un'innocente interesse per la meccanica. Fin da ragazzi, io e mio fratello Oronzo, 44 anni, ci chiudevamo in soffitta e costruivamo, aggiustavamo, modificavamo un po' di tutto. Avevo 14 anni quando, utilizzando vecchi tubi, costruimmo un kart con motore monocilindrico. Presi da quel progetto, non ci rendemmo conto che il kart non sarebbe mai passato dalla porta. Abbattuto un pezzo di muro (che naturalmente nostro padre ci obbligò a ricostruire), portammo il kart in una zona tranquilla, la foresta di Mercadante, e lo collaudammo. Che eccitazione quel giorno. Il fatto di guidare un mezzo costruito da noi ci faceva sentire importanti come se avessimo costruito una

Formula 1. Allestimmo una piccola officina, dove passavamo i nostri momenti liberi, ma dovevamo anche studiare e aiutare i nostri genitori nella gestione del ristorante: ci fu qualche discussione in famiglia, ma si trovò un compromesso.

Un giorno del 1985, in occasione della fiera sulla ristorazione, io e Oronzo ci recammo a Milano. Al ritorno, per ingannare il tempo, comprammo un giornale, dove trovammo l'inserzione di una Fiat "1100 E" del 1951 in vendita a Ravenna.

#### **Milano-Bari-Ravenna-Cassano senza scalo**

Giunti alla stazione di Bari, telefonammo al proprietario, poi acquistammo due biglietti per Ravenna e, senza neppure disfare le valigie e passare per casa, ci rimettemmo in viaggio. Arrivammo la mattina stanchi morti. Il venditore, un vigile urbano, ebbe compassione di noi e ci rifocillò. La macchina era ben conservata, bisognosa di un lieve restauro, ma completa: la comprammo e ci mettemmo in cerca di un trasportatore. Macché, non se ne trovavano, tanto che ci rassegnammo all'idea di metterci in viaggio al volante della "1100"... La mattina do-

#### **Un abito per ogni occasione**

Sopra, a sinistra. Il pugliese Vito Proscia, maître del lussuoso ristorante "Villa Fano del Poggio" di Foresta Mercadante, a Cassano delle Murge. Sopra, al centro. Durante il restauro di una Rolls Royce "20/25 HP Sport Saloon" del '35 acquistata in Usa. Per contattarlo: [prosciavito@libero.it](mailto:prosciavito@libero.it)

testo e foto di Vito Proscia

“Dopo una giornata nel ristorante di famiglia, indosso abiti da meccanico e mi chiudo nel mio atelier. Finora ho restaurato una dozzina di ‘storiche’: Rolls Royce, MG, Morgan... Una ‘malattia’, la mia, contratta quando, dopo un viaggio a Milano con mio fratello Oronzo, tornai a casa con una ‘1100 E’. Mia moglie? Ho coinvolto anche lei”



po facemmo un ultimo, disperato tentavo e, come per miracolo, trovammo un trasportatore diretto in Puglia che avrebbe caricato la macchina e, già che c'era, anche noi due.

Il restauro della "1100" ci tenne impegnati per un po', ma non ci impedì di acquistare, en passant, un vecchio sidecar e rimetterlo a nuovo. Era nata in noi una nuova passione, quella del restauro. Il piacere di far girare un motore fermo da anni o di far brillare una carrozzeria mezza distrutta ci dava una soddisfazione intensa e profonda di cui non eravamo mai sazi.

Fu un grande evento quando nel 1988 acquistammo la nostra prima automobile importante, una Rolls Royce "Silver Wraith II" blu del 1978, guida a sinistra, ferma da tempo: in 12 mesi la rimettammo a nuovo. Incoraggiati dal risultato, acquistammo un'altra Rolls Royce, una "Silver Shadow" bianca del 1970, guida a destra, che aveva già subito un tentativo di restauro, poi abbandonato. Noi finimmo il lavoro in un tempo record, sette mesi, perché avevamo fretta di affrontare una nuova avventura. Infatti avevamo letto un annuncio allet-

tante: "Vendo Rolls Royce Silver Cloud del 1959, guida a sinistra, colore bianco..." Peccato che la macchina fosse a Bruxelles, in Belgio. Telefonammo al venditore (per fortuna parlava un po' d'italiano), ci accordammo e ci mettemmo in viaggio. Il proprietario ci venne a prendere all'aeroporto e ci portò a vedere la macchina, che si trovava in una vecchia autorimessa e aveva bisogno di interventi importanti. Ma ciò che ad altri appariva scoraggiante, a noi era di stimolo.

#### La "Silver Cloud" persa e ritrovata

Ci accordammo in modo che la macchina ci venisse consegnata a Cassano Murge, ma non andò così. Dopo giorni di attesa cominciammo a preoccuparci e telefonammo al venditore, che ci assicurò di aver spedito la vettura. Cercammo allora il trasportatore, ma inutilmente. Pensammo a una truffa e denunciavamo il fatto ai Carabinieri di Cassano.

Il comandante ci consigliò di pazientare ancora un po': era convinto che si trattasse di un disguido e aveva ragione. Due giorni dopo ricevemmo la telefonata di un tale che chiese: "Siete voi i proprietari ▶

#### È andata in tivù

Sopra. Sul set della miniserie televisiva in due puntate "Paolo VI", interpretata da Fabrizio Gifuni e trasmessa da Raiuno nel 2008 in occasione del trentennale della morte di papa Montini. La Rolls Royce "Silver Cloud" del 1959 restaurata da Vito Proscia venne utilizzata in alcune scene girate a Gravina in Puglia, provincia di Bari.



**Apparteneva a un vigile urbano**  
Sopra. Il primo restauro di Vito: una "1100 E" del 1951, acquistata nel 1985 a Ravenna. Vito lesse l'inserzione della vettura in treno mentre rientrava verso la Puglia: all'arrivo telefonò e subito si rimise in viaggio.

**Sistemata e "sacrificata"**  
A lato. La Rolls Royce "Silver Wraith II" del 1978. Per rimetterla a nuovo Vito ha impiegato un anno di lavoro. La vettura è stata poi rivenduta per acquistare un'altra Rolls, una "20/25 HP Sport Saloon" del 1935

**"HO UN DEBOLE PER LE INGLESÌ, IN PARTICOLARE LE ROLLS: SI SALE SU UN ALTRO PIANETA"**



**Nell'intervallo, un sidecar**  
Sopra. Terminato il lavoro della Fiat "1100 E", Vito e suo fratello Oranzo entrarono in possesso di una moto con sidecar KMZ "K750" del 1967, "replica" di un analogo modello BMW. La carrozzeria, che si presentava in buone condizioni, è stata sottoposta a restauro conservativo. Il motore, che era bloccato, è stato invece revisionato. La moto fa ancora parte della collezione di Vito Proscia.

di una Rolls eccetera eccetera?" Spiegò che un trasportatore aveva lasciato la macchina nel suo deposito senza altre spiegazioni e lui, alla fine, aveva cercato i documenti a bordo e ci aveva rintracciati.

Il restauro durò undici mesi e costrinse me e mio fratello Oranzo a un viaggio in Francia e in Inghilterra alla ricerca di certi ricambi indispensabili. Lasciatemelo dire: ottenemmo un risultato eccezionale. Tanto che la macchina ci venne richiesta per alcune scene della fiction televisiva "Paolo VI", trasmessa nel 2008 in occasione del trentennale della morte di papa Montini: la si vede in alcune scene girate nel monastero di Gravina, in Puglia.

Giunti a questo punto, io e Oranzo ci sentimmo maturi per affrontare il restauro di automobili ancora più antiche e "difficili". Seppure a malincuore, vendemmo la "Silver Shadow" bianca e con quei soldi acquistammo un'altra Rolls Royce: una "Silver Cloud" del 1956 con verniciatura bicolore bordeaux e grigia, guida a destra. Per la serie "se non m'incasino non mi diverto", pure questa era in pessimo stato. In compenso era corredata con una ricca documentazione, comprendente una copia del dossier della Casa sulla costruzione e sul collaudo dell'esemplare. Quando ai raduni avemmo modo di confrontare la nostra "Silver Cloud" con le altre, ci rendemmo conto d'aver fatto un ottimo lavoro.

#### Souvenir di Londra: una Morgan "4/4"

Nel settembre del 2005 andai alla fiera di Beaulieu, in Inghilterra, con un viaggio organizzato dal mio circolo, l'Old Cars Club di Bari: una buona occasione per visitare Londra in compagnia di mia moglie. Mentre mi trovavo là, mi capitò di sfogliare una rivista inglese. Fra i tanti annunci, notai quello di una Morgan "4/4" del 1974... Pensai: "È un segno del destino". Chiamai e fissai un appuntamento davanti all'albergo. All'ora stabilita, udii lo scoppietto di

un motore sportivo con la marmitta malandata: mi voltai e vidi arrivare la Morgan guidata da un gentiluomo sui settanta, con cappello, sciarpa e giacca in coordinato. Questi si tolse guanti e occhiali, si presentò e invitò me e mia moglie nella sua dimora. Durante il tè, ci parlò della sua Morgan: gli era molto cara, l'aveva acquistata nuova quando era ragazzo, ma adesso la moglie voleva che la vendesse, nel timore che su quella macchina, adoperata sempre aperta, estate e inverno, egli si sarebbe preso un malanno... Promisi solennemente che la macchina non l'avrei venduta, che anzi l'avrei restaurata da cima a fondo per regalarla a mia moglie. Me la lasciò per poche sterline.

Il restauro della Morgan mi prese così tanto che certe volte perdevo la cognizione del tempo: andavo a letto all'alba e magari poche ore dopo avevo un ricevimento con centinaia di ospiti... Quella macchina mi dette però due grosse soddisfazioni. La prima quando detti le chiavi a mia moglie, che non vedeva l'ora di provarla. La seconda quando inviai al precedente proprietario le fotografie della sua Morgan finita. Tra noi era nata un'amicizia: l'anno seguente il gentleman e la sua signora furono miei ospiti a Cassano e con la Morgan andammo in giro a vedere castelli, masserie e chiese. E a gustare la buona cucina della mia terra.

Un giorno mi parlarono di un'auto sportiva d'epoca, un modello misterioso di cui nessuno sapeva il nome e la marca. Andai a vederla: era una coupé bianca, parcheggiata, si fa per dire, su quattro blocchi di tufo presso una stazione di autolavaggio. Le lamiere erano corrose, gli interni marci, il motore era bloccato dalla ruggine e dalla morchia. La ricognobbi: era una Fiat "1500 GT" Ghia del 1965.

La portai via per una somma simbolica, ma ci lavorai sopra quasi un anno, durante il quale, per documentarmi, entrai in contatto con collezionisti

### Bianca come un fantasma

Sotto. La Rolls Royce "Silver Shadow" del 1970 con guida a destra: la vettura aveva già subito un tentativo di restauro, poi era stata abbandonata. Vito l'ha rimessa a nuovo in sette mesi soltanto.



### Monumento storico

A destra. La Rolls Royce è la marca preferita di Vito. Finora egli ha restaurato ben cinque vetture della Casa inglese. Questa è la quarta, una "Silver Cloud" del 1956 con guida a destra e livrea bicolore.



di tutto il mondo. Non l'avessi mai fatto: un "amico on line" americano mi propose una MG "TD" del 1951, rossa e con guida a sinistra, che importai dagli Stati Uniti senza nemmeno vederla. Poiché la pagavo a prezzo di rottame, non mi aspettavo niente più di un rottame.

### Magiche macchine del tempo

Ormai avevo una doppia vita: ristoratore di giorno, restauratore di notte. L'officina dei primi tempi era diventata un attrezzato atelier.

Ciò che mi affascinava, quando smontavo una macchina, era capire la logica delle soluzioni adottate, entrare nella testa di chi aveva progettato un dato organo e capire come fosse arrivato a certe conclusioni; m'immaginavo operaio in catena di montaggio e ripetevo quelli che immaginavo fossero i gesti compiuti dagli operai all'epoca, oppure m'immedesimavo nelle persone che avevano viaggiato su quei velluti e azionato quei comandi e rivivevo così le loro emozioni e sensazioni. La macchina d'epoca si trasformava in una macchina del tempo che mi trasportava in un'altra dimensione.

Poi all'improvviso suonava il cellulare: "Ma che fai? Sei ancora lì? Vieni a casa, hai dimenticato che hai una famiglia?" Già, la mia famiglia. Ringrazio mia moglie Rosa, i miei figli Ezia e Antonio e i miei genitori per la pazienza e la comprensione. Per fortuna, anche loro si sono lasciati contagiare dalla passione e ciò che all'inizio ci divideva adesso ci unisce, per esempio quando andiamo ai raduni.

Sulla MG ci lavorai 18 mesi. Feci le prime uscite senza capote, calandomi nei panni del turista inglese che per la prima volta, dall'abitacolo della sua "TD", ammirava la nostra bella campagna e le nostre città d'arte. La passione per il restauro ne comportava una nuova, quella per i viaggi nel tempo. A me e a mio fratello venne voglia, infatti, di re-

staurare un'auto ancor più antica della MG "TD". Ma poiché i viaggi nel tempo costano cari, dovemmo "sacrificare" anche la "Silver Wraith" del 1978.

Sì, a questo punto devo ammettere il mio debole per le auto inglesi. E fra tutte le inglesi, per le Rolls Royce che sono un mondo a parte. Pertanto la macchina anteguerra che io e Oronzo sognavamo doveva essere una Rolls. Dopo quasi due anni, nel 2006, venimmo a sapere di una "20/25 HP Sport >



### CON L'ABITO SCURO

## DA RESTAURATORE A RISTORATORE

Quando Vito Proscia lascia la sua officina di restauro, smette gli abiti da meccanico sporchi di grasso e indossa quelli freschi ed eleganti del maître dei ristoranti che la sua famiglia gestisce da due generazioni. Qui sopra, Vito nella sala principesca del ristorante "Villa Fano del Poggio" di Foresta Mercadante, a Cassano delle Murge, meravigliosa residenza circondata da un grande parco con fontane e giochi d'acqua che spesso ospita meeting e convegni. Qui sotto, l'altro ristorante di famiglia, "Dimora Sovrana", anch'esso a Cassano delle Murge, villa ottocentesca in grado di ospitare nelle sue sale, ricche di stucchi, affreschi e dipinti, fino a cento persone. "Dimora Sovrana" viene spesso utilizzata per matrimoni, che possono anche essere celebrati al suo interno con rito civile.





## “ERO A LONDRA COL MIO CLUB, LESSI DI UNA MORGAN, LA COMPRAI PER MIA MOGLIE”

### Souvenir dall'Inghilterra

A sinistra. A un raduno con la Morgan "4/4", acquistata a Londra durante un viaggio organizzato dall'Old Cars Club di Bari. La vettura era di un gentleman che l'aveva comprata nuova nel 1974, quando era ancora un ragazzo: in 40 anni, non aveva mai chiuso la capote.

### Meccanica revisionata

Sotto. La Morgan durante il restauro nell'officina di Vito. La vettura era conservata e ancora funzionante, ma Vito ha preferito dare seguito a un lavoro radicale. Ciò ha significato lo smontaggio della vettura e la completa revisione degli organi meccanici.



**Una Rosa sulla spider**  
Sopra. La signora Rosa Bruno Proscia, 40 anni: a lei il marito Vito ha dedicato il restauro della Morgan. Sopra al centro. Gli interni sono stati rifatti ex novo da uno specialista.



Saloon" nera del 1935, con carrozzeria interamente in alluminio e legno, mezza distrutta, interni disintegrati, motore fuori uso. Diversamente da altre Rolls Royce, qui la statuetta sul radiatore era inginocchiata: un dettaglio che accrebbe il nostro interesse per la vettura.

La macchina si trovava a Hollywood, Stati Uniti, non proprio dietro l'angolo. Combinazione, mio fratello si ricordò che da quelle parti vivevano certi parenti; decise di fargli visita e intanto concluse l'acquisto. Facemmo subito richiesta alla Rolls Royce dei documenti dell'auto. La Casa inglese rispose alla nostra richiesta in ritardo, ma rispose, e con una ricchezza di informazioni che superò ogni nostra aspettativa: dietro versamento di 170 sterline ci inviò infatti una copia conforme del dossier pre-

sente nei loro archivi, da cui risultava che l'auto era stata acquistata da una certa Miss Lillie Hall e allestita da Mulliner, su un telaio a passo allungato, secondo alcune specifiche richieste del committente, come i deflettori agli sportelli anteriori, l'angolo sul radiatore piegato su un ginocchio, la doppia ruota di scorta e altri dettagli.

### Musica d'altri tempi

Ci vollero due anni per rimettere a nuovo quella fantastica Rolls Royce. Quando la mettemmo in moto la prima volta, chiusi gli occhi per ascoltare il dolce palpito del suo maestoso sei cilindri: una musica d'altri tempi che mi trasportò in un film in bianco e nero, dove scene di sontuosi ricevimenti si alternavano con incontri galanti e corse attra-

### Il rottame dopo la cura

Sotto. La MG "TD" è un esemplare del 1951 che Vito ha impartato dagli Stati Uniti in condizioni di rottame. Sotto, a destra. La Fiat "1500 GT" Ghia era abbandonata da anni su quattro blocchi di tufo presso una stazione di servizio.



## IL CONSIGLIO DI VITO



## FATELE A PEZZI

**C**ome faccio a restaurare le macchine d'epoca? Sono in tanti a chiedermelo. In effetti non sono mai andato a scuola di restauro e non ho mai avuto maestri: io sono il perfetto autodidatta. Con un vantaggio sui professionisti: restauro per pura passione, non per guadagnarci. Quindi non bado ai tempi di lavorazione: tra due soluzioni, scelgo spesso la più costosa se è questa che permette di avvicinarsi di più all'originale. In altre parole, cerco sempre di fare del mio meglio, perché è in questo che consiste il piacere del restauro. Credo tuttavia che le procedure da me seguite durante un restauro non siano molto diverse da quelle adottate dai professionisti. Eccole.

1. Poiché nella mia officina non ho la cosiddetta "buca", metto l'auto sui cavalletti.
2. Fotografo tutti i particolari dell'auto: centinaia di scatti che classifico uno a uno.
3. Smonto tutta la vettura. Ciò non significa soltanto, per fare un esempio, staccare le porte dalla scocca, ma anche scomporre ogni porta in tutti i suoi elementi. Lo stesso vale per l'impianto elettrico, il motore, la trasmissione, le sospensioni e tutti i componenti meccanici. Intanto, scatto altre foto, prendo appunti, classifico...
4. Porto i singoli lamierati in carrozzeria, dove vengono riparati, stuccati e verniciati.
5. Nel frattempo mi dedico allo chassis, che pulisco dalla ruggine e dalla morchia e vernicio io stesso. Il cruscotto, se in legno, lo svernicio e lo restauro. Quando non è recuperabile, lo ricostruisco utilizzando un legno uguale a quello dell'originale. Se il cruscotto è in acciaio, lo porto in carrozzeria.
6. Durante lo smontaggio, capita spesso che si spezzino o si danneggino dei piccoli particolari, come perni, dadi, fermi, snodi e così via. In questi casi, li sostituisco con altri nuovi; in mancanza di ricambi, li ricostruisco a mano io stesso. Purtroppo alcuni costruttori rispettano unità di misura o di passo di filettatura diversi dagli altri.
7. Per gli interni, faccio io stesso la ricerca dei tessuti, dopodiché li consegno al tappezziere; lo stesso dicasi per le parti da cromare: non sono, questi, lavori che si possano fare in casa.
8. Nella mia officina riposiziono lo chassis sui cavalletti, rifaccio l'impianto elettrico e quello dei freni, controllo la trasmissione e revisiono il motore. A volte mi avvalgo della collaborazione di un meccanico specializzato; per esempio se occorre adoperare estrattori o attrezzature speciali che non possiedo.
9. Via via che i vari componenti della carrozzeria vengono pronti, li monto e li completo con gli elementi dell'abbigliamento: guarnizioni, vetri, cruscotto, gruppi ottici, paraurti e così via. Dedico sempre molta attenzione a regolare le linee degli sportelli e dei cofani. Per ultimo, monto gli interni.
10. Hanno ora inizio i collaudi su strada. Ogni volta che rientro in officina metto a punto qualche regolazione, correggo qualche difetto. Rimane la parte più noiosa, quella burocratica. Scatto le foto necessarie per richiedere all'Asi i certificati di omologazione e, se l'auto è importata, avvio le pratiche di immatricolazione in Italia. (Nella foto in alto, come si presentava la MG "TD" del 1951 al suo arrivo a Cassano delle Murge, proveniente dagli Stati Uniti)

### Una delle 15 (milioni) costruite

Sotto. L'ultima fatica di Vito è stata una Ford "T Coupé" del 1926.

In basso a sinistra. I fratelli Vito (a sinistra) e Oronzo Proscia posano davanti alla Rolls Royce "20/25 HP Sport Saloon" del '35 carrozzata Mulliner, vettura con guida a destra importata dagli Stati Uniti.

In basso a destra. Un momento di relax durante il restauro della Ford "T Coupé" del 1926.



verso colline rivestite di erica. Fatta la messa a punto, uscii in passeggiata: mi sembrava di guidare un monumento, un pezzo di storia dei nostri nonni, la testimonianza di un'epoca in cui si facevano le cose per bene, perché durassero più della vita umana e si potessero lasciare ai figli. Ma non voglio lasciarmi trascinare in riflessioni troppo complesse, ho ben altro a cui pensare adesso: per esempio alla Ford "T Coupé" del 1926 che ho appena finito di restaurare e a un'altra che devo ancora iniziare; per esempio, penso al progetto di creare, a Cassano delle Murge, le basi di un centro culturale dell'auto storica, che dovrebbe esprimersi attraverso un museo e una serie di iniziative tese ad aprire le porte della nostra Regione a eventi e raduni di auto storiche. È un progetto, ma ne parleremo presto. 



# L'ULTIMA NUMERO 1

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



#### Una mosca bianca

*Nella foto. Questo esemplare è stato restaurato nel 2006. Trovare una "Uno" in simili condizioni è praticamente impossibile nonostante la produzione totale sfiori i nove milioni. La linea della "Uno" ci è stata familiare per almeno una ventina d'anni ed è ancora ben impressa nella nostra memoria.*

La presentazione trent'anni fa a Cape Canaveral e il lancio pubblicitario, a suon di aggettivi sgrammaticati ma di grande effetto, battezzano il modello che segna una riscossa dopo gli anni di piombo. Quasi nove milioni gli esemplari venduti. Poi, lentamente, l'abbandono della leadership nel campo delle utilitarie





# Uno-45-S

**L** design elegante e moderno della Fiat "Uno" non dimostra i suoi trent'anni. Eppure tanto tempo è passato da quel gennaio del 1983, in cui la Casa torinese, nella spettacolare cornice della base spaziale di Cape Canaveral, in Florida, presentò alla stampa il modello che doveva affiancare e poi sostituire la "127". Seguì una campagna pubblicitaria sostenuta dalle vignette di Giorgio Forattini e da slogan rivoluzionari basati sugli aggettivi "comoda", "sciccosa", "risparmiosa" e "scattosa", neologismi che piacquero, tanto da essere ricordati ancora oggi.

Il progetto della "Uno", designato in Fiat col numero 146, era partito nel 1979 ed era stato sviluppato, come prima quello della "Panda", in collaborazione con l'Italdesign di Giorgetto Giugiaro. In realtà il design, all'inizio, prometteva male: la macchina sembrava la brutta copia della Renault "5". Nell'81 Giugiaro ebbe un guizzo d'ingegno, schizzò un profilo innovativo, aerodinamico, funzionale. Tutto quello che era stato progettato fino a quel momento fu but-

tato. Sotto la guida di Ghidella, si cominciò da capo, con rinnovato entusiasmo.

Venne ripresa l'idea di uno sviluppo verticale sopra la media dell'epoca, come già visto sulla "Panda", in modo da guadagnare in altezza ciò che le limitate dimensioni esterne non consentivano in lunghezza. Il risultato fu un'abitabilità degna di un'auto di categoria superiore, che meritava di essere offerta fin dall'inizio anche in versione a cinque porte.

### Spariscono i gocciolatoi

Notevole l'efficienza aerodinamica: le superfici ben raccordate, il frontale spiovente, lo spoiler sotto il paraurti, il parabrezza molto inclinato, i gocciolatoi ricavati nelle battute di porte e portellone conformati, per la prima volta, in modo da "avvolgere" il tetto, le maniglie a levetta incassate (solo sulla tre porte) determinano un Cx pari a 0,34, ottimo. Le superfici vetrate sono estese e ampiamente curvate per rendere luminoso l'abitacolo; per la cinque porte sono pre-

### Una marcia in più

Sopra. La versione "S" ("Super") ha una dotazione più adeguata rispetto a quella base, ma la conformazione dei sedili rimane la stessa.

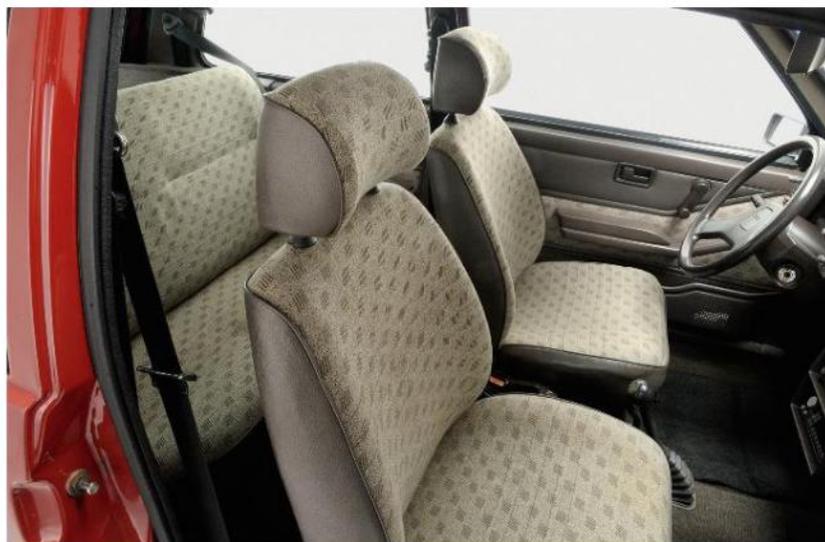
Sotto. Il vano portaoggetti con sportello è appannaggio della sola "S". Si noti il cambio a cinque marce, optional.



## Giugiaro consigliò: "Alzate il tetto, sembrerà di viaggiare su un'auto di categoria superiore"

viste le terze luci sui montanti posteriori. La calandra con il nuovo logo a cinque barre inclinate si ispira a quella che aveva debuttato nel 1982 sulla "Panda Super"; tutte le Fiat lanciate negli anni Ottanta ne avranno una simile. Nell'abitacolo, che risulta tra i più spaziosi della categoria, spiccano la modernità e la razionalità della plancia, ispirata a quella della "Panda", con tanto di posacenere scorrevole. Il cruscotto, scorporato dalla plancia, ha due satelliti coi comandi delle luci e dei tergicristalli; sul piantone rimane solo la levetta di frecce e clacson.

Non meno innovativa è la scocca, conformata per avere la massima rigidità con la massima leggerezza e assemblata col "Robogate", nuovo sistema di saldatura automatizzato. Il pianale è dotato di scatlature che fungono da longheroni e da traverse; i componenti più sollecitati sono realizzati in acciaio ad alta resistenza. Per risparmiare peso i cristalli hanno spessori ridotti rispetto a quelli standard: 5,5 mm anziché 6,35 il parabrezza, 3 mm anziché 4-4,5 ▶



### **Ben equipaggiata**

Sopra. La versione "S" si distingue per il tessuto dei sedili stampato coi loghi a barre Fiat.

In alto. La strumentazione comprende anche il termometro acqua e l'orologio, sotto il quale c'è lo schema che indica le pressioni di gonfiaggio delle gomme.

A sinistra. Il satellite di sinistra coi comandi delle luci.



### **Libertà di fumare**

A lato. Un posacenere nel mobiletto sul tunnel è a disposizione dei passeggeri posteriori. La chiusura a persiana è simile a quella del posacenere anteriore, scorrevole trasversalmente sulla plancia.



Il design è il suo elemento più innovativo. Nel cofano ritroviamo invece i noti motori di 903, 1116 e 1301 cm<sup>3</sup>



**Una vecchia conoscenza**  
Sopra. La "Uno 45", in versione base o "S", monta il quattro cilindri di 903 cm<sup>3</sup>, nato nel 1968 per la "850 Sport Coupé" e la "850 Sport Spider" e adottato nel 1971 sulla "127", con opportune modifiche per la trazione anteriore. Questo motore deriva in realtà da quello che aveva esordito nel 1955 sulla "600".

### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 65 mm - Corsa 68 mm Cilindrata 903 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9:1 Potenza 45 CV DIN a 5600 giri/min Coppia 6,8 kgm DIN a 3000 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Distribuzione ad albero a camme laterale Carburatore invertito Weber "32 ICEV 50/250" o Solex "C32 DISA/11" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 3,4 litri Raffreddamento ad acqua, 5 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 30 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione anteriore Cambio a 4 marce sincronizzate, optional a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto finale 4,071:1 Pneumatici 135 SR13.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 3 o 5 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indep., montanti McPherson Sospensioni post. a ruote indep., bracci longitudinali interconnessi, molle elicoidali Ammortizzatori telescopici Freni idraulici a doppio circuito, ant. a disco, post. a tamburo Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 42 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2362 mm Carreggiata ant./post. 1340/1300 mm Lungh. 3644 mm - Largh. 1548 mm Altezza 1432 mm Peso in ordine di marcia 700 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 140 km/h Consumo medio 6,4 l/100 km (cambio a 4 marce), 6,2 l/100 km (cambio a 5 marce).

**Certificata dal Registro Sott.** L'attestato del registro Fiat Italiano riconosce la storicità di questa vettura e la sua conformità alle specifiche d'origine. Tale documento ha validità pari al certificato rilasciato dall'Asi e dà diritto alle stesse agevolazioni.



il lunotto e i finestrini. Per prevenire la corrosione i lamierati più esposti sono zincati, l'impianto di scarico è in acciaio alluminato e gli scatolati sono protetti da iniezioni di olio ceroso.

La meccanica, a trazione anteriore con motore trasversale, è ripresa da quella della "127" con un'importante novità: le sospensioni posteriori. Invece dei bracci trasversali, troviamo bracci longitudinali uniti, a circa metà della loro lunghezza, da una traversa che ne aumenta la rigidità e funge anche da barra antirollio. È questo il principale segreto dell'ottima tenuta di strada della "Uno".

Al momento del lancio i motori disponibili sono quelli già adottati su "127", "Panda" e "Ritmo": il "900" ad aste e bilancieri e i "1100" e "1300" ad albero a camme in testa comandato da cinghia dentata. La grande novità arriverà nel 1985, con il modernissimo "Fire", fiore all'occhiello della Fiat per molti anni.

Frutto di un investimento stimato in oltre 700 milioni di dollari, la "Uno" si presenta con una gamma di sette versioni, che sarà estesa parecchio negli anni (vedi pag. 112). Notevole per una vettura della sua classe il numero dei colori disponibili.

### Mantiene quel che ha promesso

La "Uno" tiene fede alle promesse della campagna pubblicitaria e nel 1984 è eletta Auto dell'Anno. La prima serie, alla quale appartiene la vettura del servizio, è prodotta fino al 1989 in oltre tre milioni di esemplari; dopo il restyling del 1989, che dà origine alla seconda serie, la produzione prosegue fino al 1995, arrivando a superare i sei milioni di esemplari. I dati si riferiscono agli stabilimenti italiani; la "Uno" viene però costruita pure in Brasile, India, Marocco, Pakistan, Polonia, Sud Africa e Turchia, in taluni casi fino al 2010. Per avere un'idea del suo successo, basti pensare che nel 2006 gli esemplari prodotti nel mondo avevano superato quota 8.800.000.

Oggi in Italia le "Uno" prima serie rimaste sono pochissime. Perciò, onore al merito del milanese Carlo Villa e di suo padre Gianni, che nel 2002 hanno recuperato in Toscana e nel 2006 fatto restaurare dalla Carrozzeria Passerini di Trevozzo di Nibbiano (PC)



**Nuovo modello di riferimento**

A sinistra. Il design della "Uno" è decisamente all'avanguardia nei primi anni Ottanta, tanto da ispirare quello di concorrenti lanciate dieci anni dopo, come la Volkswagen "Polo" terza serie del 1994.

Sotto. L'ampio portellone si apre a filo del paraurti.

la "45 S" del 1984 illustrata nel servizio. Tra le "avventure" vissute da Carlo con la sua "Uno", la rottura improvvisa del parabrezza, probabilmente ancora quello d'origine, mentre percorreva la tangenziale di Milano. Certo, alla rottura aveva contribuito lo spessore ridotto. Egli dovette proseguire, con molto rischio, a velocità ridotta. Il cristallo fu subito rimpiazzato con uno di recupero abbastanza malconcio, ma qualche settimana dopo il colpo di fortuna: presso una concessionaria Fiat, Carlo trovò una "45 S" identica alla sua in attesa della demolizione e con il parabrezza in ottime condizioni. Il trapianto fu effettuato senza problemi e da allora non ha più dato luogo a inconvenienti. 



# SE HAI SPAZIO NEL BOX APPROFITTA NE ORA

Non aspettatevi rivalutazioni nel breve o medio periodo. Qui si tratta di mettere al sicuro un modello popolare in via d'estinzione. Il prezzo, anche per un bell'esemplare, è simbolico

## IL RESTAURO

### NE SERVE UNA DI SCORTA

Le condizioni della vettura del servizio sono certamente eccezionali. In pratica, di "Uno" prima serie davvero belle se ne trovano poche. Tuttavia un ripristino non è difficile, perché la carrozzeria non presenta in genere problemi di corrosione. Lo spessore relativamente sottile dei lamierati li rende purtroppo più vulnerabili agli urti e lo stesso vale per i cristalli, ma i relativi ricambi si trovano facilmente. Più difficile è reperire i componenti interni e i tessuti di rivestimento; in questo caso, se possibile, conviene ricercare vetture rottamate con parti in condizioni migliori da trapiantare. Nessun problema per quanto riguarda la meccanica, i cui componenti, spesso comuni ad altri modelli Fiat coevi, si trovano facilmente e a prezzi assai poco impegnativi. Questi i colori originali della "Uno" al momento del lancio. Tinte pastello: Rosso Nearco, Bianco Corfù, Avorio, Verde Night, Blu Lord, Azzurro, Avorio Scuro e Nero. Metallizzati: Acqua Marina, Blu, Azzurro, Grigio, Grigio Quartz e Marrone.

## DOCUMENTI

### È PRESTO PER I LIBRI

- **Quattroruote** Febbraio 1983, Prova su strada delle Fiat "Uno 45" e "Uno 55 S".
- **Quattroruote Collection n. 37, Fiat Uno, "comodosa" e "risparmiosa"**, Fabbri Editore a cura di Emilio Deleidi, testo in italiano, 47 pagine.
- **Il grande libro delle piccole Fiat** Giorgio Nada Editore 2008, autore Alessandro Sanna, testo in italiano, 232 pagine, 39 euro.

## I RICAMBI

Cofano	€ 186	Paraurti anteriore	113
Porta, versione 2 porte	407	Paraurti posteriore	107
Portellone	615	Calandra	67
Parafango anteriore	63	Proiettore anteriore	73
Fascione sottoporta	92	Parabrezza	290



## LA PAGELLA

# UN PECCATO CHE SIA EURO ZERO

<b>Fascino</b>	<b>**</b>	Ce n'erano talmente tante che oggi nessuno la nota vedendola passare.
<b>Prezzo</b>	<b>****</b>	La quotazione è da saldo. Se trovate un bell'esemplare non esitate a spendere di più.
<b>Costo di gestione</b>	<b>*****</b>	La prima serie è priva di elettronica. La manutenzione è facile ed economica.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>****</b>	Abbastanza comoda e parca nei consumi, ha solo il difetto di essere Euro 0.
<b>Affidabilità</b>	<b>*****</b>	Il motore aste e bilancieri delle prime "45" è un vero mulo, anche se un po' rumoroso.
<b>Reperibilità ricambi</b>	<b>****</b>	Si trova praticamente tutto, anche tra gli avanzi di magazzino. Ma dai demolitori si risparmia.
<b>Attività dei club</b>	<b>**</b>	La "Uno" non ha un sodalizio dedicato, però la si può iscrivere al Registro Fiat Italiano.
<b>Tenuta di valore</b>	<b>****</b>	La sua valutazione è ai minimi da un pezzo. Il prezzo salirà, ma si dovrà aspettare.

## IL VALORE NEL TEMPO

Modello importante dal punto di vista storico ed estetico, la Fiat "Uno" nelle versioni base "45" e "45 S" è pur sempre una "compatta" se non un'utilitaria. La quotazione che, data l'età del modello, ha toccato il minimo in tempi recenti, si manterrà a lungo su livelli decisamente bassi (vedi grafico). Le versioni di maggior cilindrata della prima serie ("55", "60" e "75") hanno finora spuntato quotazioni identiche, nonostante la dotazione e le prestazioni da berlina media. Fanno eccezione le "Turbo", piccole bombe da sempre molto apprezzate, che oggi si attestano sui 2500 euro. Per tutte le versioni della prima serie è prevedibile una certa crescita forse a partire dal compimento del trentesimo anno.



Si ringrazia la modella Deboro Brambilla, protagonista del servizio.



# Uno per tutti TUTTI PER

Alle sette versioni a benzina d'esordio si aggiunge, cinque mesi dopo, la diesel. Nel 1985 arrivano l'innovativo motore "Fire" con albero a camme in testa e la "Turbo i.e." da 105 CV. L'offerta di modelli viene completata dalla "Turbo D", mentre non si contano le versioni speciali. E giunge dal Brasile, con qualche variante, la "CS"

di Maurizio Schifano



## BASE - 1983

### L'economica che piace

In alto. I cerchi hanno i bulloni a vista e le frecce anteriori sono arancioni. I colori sono pastello. La strumentazione prevede solo tachimetro e livello carburante. Versioni "45" (903 cm<sup>3</sup>) a 3 porte e "55" (1116 cm<sup>3</sup>) a 5 porte. La "45" riscuote un successo notevole.

## S - 1983

### Preferita la cinque porte

Sopra. Si riconosce per i coprimozzo sui cerchi e le frecce anteriori trasparenti. Ci sono anche colori metallizzati e la strumentazione è decisamente più ricca. Versioni "45" a 3 porte, "55" a 3 e 5 porte e "70" (1301 cm<sup>3</sup>) a 3 porte. La più venduta risulterà la "55" a cinque porte.



# UNO

## **SX - 1984**

### **Ai vertici della gamma**

Sotto. Basata sulla "70 S", ha carrozzeria a 3 e 5 porte, codolini e minigonne in plastica nera, fendinebbia nel paraurti. Il terminale di scarico è ovale e cromato. Di serie monta pneumatici Pirelli "P8" 165/65 SR13, sedili in velluto, contagiri e orologio digitale.



### DS - 1983

#### Il trapianto del diesel

Sotto. A cinque mesi dal lancio della "Uno" viene adottato anche il motore a gasolio di 1301 cm<sup>3</sup> da 45 CV della "127 Diesel". Versioni base a 3 porte e "S" a 5 porte (nella foto); dal 1986 ci sarà pure la base a 5 porte. L'isolamento acustico viene aumentato rispetto alle "benzina".



### ES - 1983

#### La "Energy Saving"

A destra. Nella gamma di lancio c'è anche una versione a basso consumo della "45", con rapporto di compressione incrementato a 9,71, carburatore con "cut-off" in rilascio e accensione elettronica. Si distingue per i copripneumatici integrali e le pinne alla base dei passaruota posteriori.



### TURBO D - 1986

#### Sinergie applicate

Sopra. Il motore 1367 cm<sup>3</sup> da 70 CV deriva dal diesel sovralimentato di 1929 cm<sup>3</sup> di "Ritmo" e "Regata". La carrozzeria, con scritte adesive sulle fiancate, adotta codolini, minigonne e paraurti con fendinebbia della "Uno SX"; inedito il disegno dei copripneumatici integrali. La strumentazione è simile a quella della "Turbo i.e.".



### SELECTA - 1987

#### L'automatica che mancava

Sopra. Adottata nell'ottobre '83 sulla versione sperimentale "Matic 70", tre anni dopo la trasmissione automatica a variatore continuo "CVT", sviluppata con l'olandese Van Doorne, va ad equipaggiare una versione di serie a 3 e 5 porte. Il motore di 1116 cm<sup>3</sup> deriva da quello della "55" potenziato a 58 CV a 5700 giri/min.

### SL - 1985

#### Lusso ridimensionato

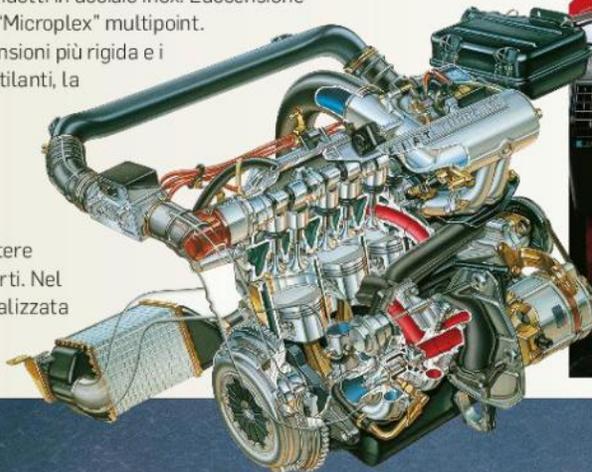
A destra. Col rinnovamento seguito all'introduzione del motore "Fire", questo allestimento rimpiazza la lussuosa "SX" nelle versioni "45" a 3 porte, "60" e "70" a 5 porte. La dotazione di serie prevede i fari alogeni e gli alzacristalli elettrici anteriori. Lavatergileunotto e cerchi in lega rimangono optional.



**TURBO I.E. - 1985**

## ZERO-CENTO IN 8,3 SECONDI

Il successo della Renault "5 GT Turbo" convince la Fiat a lanciare una versione sovralimentata della "Uno". Il motore, da 105 CV, ha una cilindrata di 1301 cm<sup>3</sup> come quello della "Uno 70", ma ottenuta con l'alesaggio di 80,5 mm del motore 1116 cm<sup>3</sup> della "Uno 60" e la corsa di 63,9 del motore 1498 cm<sup>3</sup> della "Ritmo 85". L'innovativo impianto di alimentazione a iniezione elettronica multipoint Bosch "LE2-Jetronic" adotta il turbocompressore giapponese IHI "VL-2", con intercooler aria-aria e condotti in acciaio inox. L'accensione elettronica digitale è Marelli "Microplex" multipoint. Con una taratura delle sospensioni più rigida e i dischi freno anteriori autoventilanti, la "Uno Turbo i.e." è capace di accelerare da 0 a 100 km/h in 8,3 secondi e di toccare i 200 km/h. L'intervento violento del turbo regala grandi emozioni, ma può mettere in difficoltà i piloti meno esperti. Nel 1987 arrivano la versione catalizzata e quella "Antiskid", con antibloccaggio dei freni.



### CS - 1988

#### Importata dal Brasile

A destra. Il cofano avvolgente e le più economiche sospensioni posteriori a bracci e balestra trasversale tipo "127" distinguono la "Uno" prodotta in Brasile, che dal 1988 è importata in Italia. Il motore di 1116 cm<sup>3</sup> ha una potenza di 58 CV; la carrozzeria è solo a 3 porte.



### STING - 1986

#### È rimasta alle aste

Sopra. L'introduzione del motore "Fire" non elimina dalla gamma il vecchio 903 cm<sup>3</sup> ad aste e bilancieri, che viene adottato dalla "Sting", riconoscibile per gli adesivi sulle fiancate. La vettura si pone alla base della gamma con un prezzo di 9.414.000 lire, contro i 9.508.000 della "45 Fire" a 3 porte.

### STYLE - 1986

#### Personalizzata da Coriasco

A destra. Allestita dal carrozziere torinese sulla base della "45" a 5 porte è di colore blu metallizzato e ha filetti adesivi sulle fiancate, rivestimenti interni in tinta e cerchi in lega tipo "Turbo". Viene realizzata anche sulla base della "Turbo i.e.", con carrozzeria a 3 porte.



### SMART - 1988 Saldi di fine serie

Sotto. L'uscita di scena della prima serie è preceduta da una versione realizzata sulla base della "60 S", a 3 e 5 porte, con calandra e retrovisori in tinta e colori grigio, platino e Blu Marine metallizzati. I rivestimenti interni sono esclusivi.



### "1.5 R" COME RACING

## IN BRASILE VA AD ALCOL

Tra i numerosi siti di produzione della "Uno", quello brasiliano della Fiat Automóveis S.A. è senz'altro il più importante come numero di esemplari costruiti e di varianti di modello. Fra le tante, va ricordata la "1.5 R", lanciata nel 1988 con una livrea "racing", che come carburante utilizza l'alcol di produzione locale, decisamente più economico della benzina. Nel 1989 la "1.5 R" cambia livrea e adotta anche un motore a benzina.



1.5R - 1988



1.5R - 1989

### ACCESSORIE E CON GUIDA A DESTRA

## DESTINAZIONE GRAN BRETAGNA

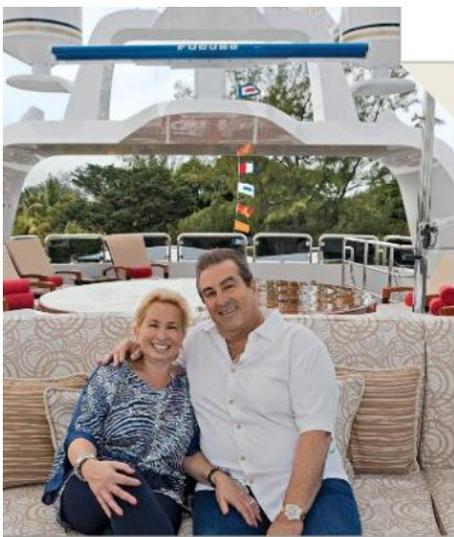
Interessanti pure un paio di versioni speciali con guida a destra destinate al mercato britannico: la "Platinum" e la "Breeze", entrambe realizzate sulla base della "45" a 3 porte e della "60" a 5 porte con tetto apribile in vetro e un'esclusiva livrea metallizzata. La prima, full optional, ha anche paraurti e retrovisori verniciati come la carrozzeria; la seconda, colorati nella massa in tinta coordinata. Gli interni sono in tessuto scozzese.



Platinum - 1988



Breeze - 1989



## VENDETE ALL'ASTA Le americane di John Staluppi

**Barche e motori, il suo pane**  
John Staluppi, newyorkese, classe 1947, è il titolare di Millennium Yachts, cantiere per imbarcazioni extralusso con base in Florida (Usa).



# IL COLLEZIONISTA DI PINNE

L'ultima asta del 2012, tenuta da RM Auctions a Palm Beach (Usa), è stata all'insegna delle fascinoso "convertible" d'Oltreoceano degli anni Cinquanta e Sessanta. Tutte in forma smagliante, provenivano dal garage di un imprenditore italoamericano. Cadillac, Chrysler e Chevrolet quelle che hanno spuntato i prezzi più alti, ben al di sopra dei 150 mila euro

di Marco Di Pietro

### Cadillac Series 62 Convertible (1956)

€ 226.800

La versione scoperta della "Series 62" in America è stimata tra i 150 e i 200 mila dollari. Nell'asta di Palm Beach questo esemplare rosso fuoco ha sfiorato i 300.000 dollari (pari a oltre 225.000 euro), a conferma che queste Cadillac cabriolet hanno un trend di crescita nelle valutazioni inarrestabile. In Italia, invece, non godono dello stesso successo.





**Cadillac Eldorado Biarritz  
Convertible (1958)**

**€ 156.000**

*Nella top ten delle aggiudicazioni di Palm Beach (asta che complessivamente ha totalizzato oltre 8 milioni di euro, lotti di automobili compresi) erano presenti altre due Cadillac "Convertible": questa "Biarritz" del 1958 ha raggiunto i 156.000 euro. Non è stata però la punta più alta per questo modello: in una precedente occasione un esemplare in condizioni analoghe ha sfiorato i 200.000 euro.*



**Shelby Mustang GT 500 KR  
Convertible (1968)**

**€ 200.000**

*Tiratura limitata per la versione scoperta della Shelby in edizione 1968, dotata del più potente motore da 400 CV. Costantemente in crescita anche nei mercati della vecchia Europa, ha quotazioni sempre più proibitive in America: 200.000 euro è la più alta valutazione per una Shelby "Mustang" raggiunta nel 2012.*





**Cadillac Eldorado Biarritz Convertible (1960)**

**€ 156.000**

Questo fiammante esemplare ha stabilito il record assoluto per una "Biarritz" del 1960. Tutte le Cadillac proposte dal banditore a Palm Beach hanno trovato un compratore, a testimonianza che questo marchio è tornato a essere il preferito dai collezionisti a stelle e strisce.



**Chevrolet Bel Air Impala Hard Top Coupé custom (1958)**

**€ 150.000**

Si tratta di un esemplare customizzato secondo le regole di un fenomeno tipicamente americano. Nelle valutazioni di mercato, di norma si tiene conto della spesa sostenuta dal proprietario per l'elaborazione. Questa rara "Impala" (una delle versioni più prestigiose), dotata di un motore V8 elaborato e sovralimentato da 840 CV, ha raggiunto una valutazione doppia rispetto alla stima ante-asta.

**Chrysler 300 D Convertible (1958)**

**€ 150.000**

Tra le protagoniste assolute del mercato Usa, ormai da anni sono da annoverare le Chrysler "300". A Palm Beach era presente l'intera collezione di "Letter Series". La "D Convertible" è stata quella che ha spuntato la quotazione più elevata: una valutazione che rimane nettamente superiore a quella dei mercati europei che non superano i 100.000 euro.



**Chevrolet Corvette 427 Roadster (1967)**

**€ 150.000**

La più classica delle "Corvette" della seconda generazione, quella dell'ultimo anno di produzione, dotata del più potente motore "427" (in questo caso elaborato), non poteva che raggiungere una quotazione strabiliante, in considerazione anche dell'eccezionale restauro eseguito pochi mesi prima dell'asta: 150.000 euro sono il doppio della valutazione europea.



**Chrysler 300 E Convertible  
(1959)**

**€ 133.200**

La seconda Chrysler "300" più quotata a Palm Beach è stata questa nera "E Convertible", con trasmissione automatica a pulsanti (come tutte le "300" di pari epoca). Le vetture provenienti dalla collezione dell'imprenditore italoamericano John Staluppi sono restaurate in modo impeccabile.



**Pierce Arrow Custom  
Brougham (1929)**

**€ 133.200**

Unico pezzo d'anteguerra a raggiungere una quotazione superiore ai 100.000 euro è stata questa Pierce Arrow caratterizzata da qualche licenza nel restauro, dovuta alla customizzazione richiesta da John Staluppi durante il ripristino.



**Chrysler 300 F Convertible  
(1960)**

**€ 128.600**

Anche la "300 F" è tra le Chrysler più apprezzate dai collezionisti, sebbene abbia un valore di mercato leggermente inferiore a quello delle serie precedenti. La "Serie 300" è stata fra le più rappresentative della ripartenza del mercato delle "storiche" americane: quest'anno le quotazioni in Usa sono cresciute in media del 30%.





**LIVIGNO - ITALY**  
**13-14-15-16 GIUGNO 2013**



### PRESENTAZIONE II° SUMMER MARATHON 2013



Ritorna la seconda edizione della **SUMMER MARATHON** gara internazionale di autostoriche regolarità classica, insignita dall'Organo Ufficiale preposto ACI-CSAI dell'ambitissimo riconoscimento quale **GRANDE EVENTO 2013** per il secondo anno consecutivo, pregio riservato solo alle migliori manifestazioni nel panorama internazionale della specialità. Il successo ed il plauso decretati all'unanimità da parte di tutti i concorrenti, media, seguito ed addetti ai lavori per la scorsa edizione ci ha spronati ad organizzare e seguire nei minimi particolari la prossima edizione che si svolgerà sempre nei giorni **13-14-15-16 GIUGNO 2013** mese in cui la natura dei comprensori attraversati esprime il miglior fascino dell'intero anno. Importante novità, la sede logistica dell'Evento, confermata per tre anni nella prestigiosa località turistica internazionale di **LIVIGNO - ITALY** al centro delle Alpi, che permetterà un percorso in paesaggi dal valore incomparabile, delle immagini da cartolina uniche nel mondo, in perfetto equilibrio tra la parte sportiva e la parte turistico-enogastronomica con il vantaggio di rientrare al termine di ogni tappa nella stessa località e stesso hotel. Interessante anche la zona franca per gli acquisti, il prezzo della benzina, gli innumerevoli e moderni hotels, rinomati per il loro servizio ed ospitalità in pieno stile montano ma con infrastrutture interne di livello e di alto comfort, arricchiti dei loro centri benessere per gustare appieno il tempo libero ed il relax. Solamente ottanta concorrenti verranno ammessi per essere "coccolati" e seguiti nei minimi particolari da un'organizzazione di esperienza e livello. Notevole anche il "V.I.P. package omaggio" per i concorrenti ed il seguito ufficiale, contenente buoni benzina, giubbini in pelle tipo avio, cronografi commemorativi Summer Marathon, la prestigiosa penna stilografica firmata Summer Marathon, abbigliamento ed accessori, cadeaux offerti dalle aziende partners. Un percorso sviluppato sui tre giorni di gara che transiterà sui leggen-

dari passi alpini che hanno scritto la storia dell'automobilismo sportivo di un tempo: Gavia, Aprica, Foscagno, D'Eira, Forcola, Bernina, Spluga, Forno, Stelvio e le soste per gustare prodotti tipici nelle prestigiose St. Moritz, Ponte di Legno, Madesimo, Trafoi, la cena ufficiale di gala a Livigno e per finire un inedito ed avvincente circuito cittadino, un totale di settecento chilometri con settantadue prove cronometrate. Per rendere ancora più interessante, attraente e completa la manifestazione, verranno organizzati una serie di eventi collaterali. La completa organizzazione tecnica, il disegno delle prove cronometrate, l'intero percorso, sono affidati alla Scuderia Autostoriche 3T di Cremona, che si sta sempre più confermando tra i migliori tecnici organizzatori della specialità, sia a livello nazionale che internazionale, garantendo sicuro successo all'evento e piena soddisfazione ai concorrenti. Il cronometraggio su tutto il percorso è gestito dall'Equipe cronometristi della Brixia Crono - FIC, specializzati nel rilevamento tempi delle più importanti manifestazioni di regolarità. Verranno ammesse vetture provenienti da tutto il mondo, costruite ed immatricolate prima del 1973. Ogni equipaggio avrà in dotazione dall'organizzazione un computer di bordo Racelink per la sicurezza e un'applicazione per iPhone e iPad per visionare in tempo reale i risultati delle prove, penalità e classifiche. Interessanti le quote d'iscrizione studiate su misura per le specifiche esigenze di ogni concorrente: fidelizzati che hanno partecipato alla precedente Summer Marathon, convenzioni speciali per scuderie, pacchetto oltre all'iscrizione con noleggio vetture di varie fasce (anno di costruzione) ed assistenza meccanica, speciale forfait "al seguito ufficiale". Prestigiosa l'adesione tra i Partner ufficiali del MUSEO NICOLIS, Proprietario della Lancia Astura Mille Miglia del 1938, unico esemplare esistente, vincitore lo scorso anno con l'equipaggio Mozzi - Biacca. Il tutto a coronamento di una grande passione che ci accomuna e che ci farà vivere quattro giorni di intense emozioni e di forte entusiasmo.



Per qualsiasi informazione o chiarimento, è possibile contattare la Segreteria di Summer Marathon:  
 tel. e fax 0364.900300 mob. 345.6611049 mail: [info@summermarathon.it](mailto:info@summermarathon.it) web: [www.summermarathon.it](http://www.summermarathon.it)

di Marco Di Pietro



# COUPÉ È BELLO GRANDE È MEGLIO

**L**e grosse coupé Mercedes, quelle derivate dalle "Classe S", sono sempre state auto destinate alla conservazione più che alla rottamazione, grazie al loro intrinseco valore e alla categoria di mercato cui appartengono. Rispetto alle concorrenti più sportive, però, le quotazioni sono meno elevate. Queste vetture costituiscono comunque un buon investimento dato che avranno una sicura - seppur lenta - rivalutazione. E per le coupé "SEC", derivate dalle grandi berline "S" della serie "W126", introdotta nel 1979, il tempo della rivalutazione è arrivato.

Le quotazioni delle "SEC", vetture che a fine anni Ottanta costavano, nuove, anche più di 100 milioni di lire, avevano raggiunto i minimi storici intorno al 2005. Sette-otto anni fa queste supercar si potevano infatti acquistare a 2-3000 euro in buone condizioni (anche se quasi sempre con almeno un paio di centinaia di migliaia di chilometri sul groppone). Ora sono risalite fino a 6-8000 euro: il primo valore si riferisce alle meno prestigiose "380 SEC", il secondo alle "superdotate" (di CV, ben 300, e pure di accessori, dato che le top di gamma erano quasi sempre full optional) "560 SEC". Sono valutazioni destinate a crescere ancora, probabilmente fino ad allinearsi a quelle degli altri Paesi europei, dove le "SEC" sono quotate un po' di più, Germania esclusa. Nella sua terra d'origine, infatti, una "500 SEC" in buono stato (in Italia vale oggi 7500 euro) viene scambiata tra i 10 e i 12.000 euro, con punte di 15.000 euro per gli esemplari migliori. Le "560 SEC", in patria, sfiorano addirittura i 20.000 euro.

Le quotazioni delle "SEC", quindi, tendono gradualmente verso quelle delle precedenti (ma meno gradevoli dal punto di vista estetico) "SLC", cioè le versioni a passo lungo e tetto rigido delle contempo-

ranee "SL" (le cosiddette "Pagoda") della serie "R107". Se pensiamo che le grandi coupé degli anni Sessanta (la famiglia delle "220 SE", "250 SE", "280 SE e "300 SE") sfiorano in Italia, per le versioni top di gamma, i 30.000 euro (in Germania superano i 50.000), possiamo immaginare un'analoga rivalutazione, negli anni, anche per le più recenti "SEC".

Ancora in stallo, invece, sono i prezzi della generazione successiva alle "SEC", cioè le "S Coupé" e le "CL" appartenenti alla serie "W140", che dalle "SEC" hanno ereditato buona parte della meccanica (con l'eccezione delle "600" dotate del 12 cilindri da 408 CV), ma certo non l'eleganza dello stile. Si comprano praticamente "a peso" (€1,50 al chilo, cioè 3000 euro circa, con punte massime di 5000 per le "600"), ma tra dieci anni si può supporre un andamento di mercato simile a quello delle progenitrici. Sulle "W140" si concentrano dunque gli affari migliori, anche se, essendo state commercializzate dalla fine del 1992 al 1998, quasi tutti gli esemplari pagano ancora il superbollo, seppure ridotto. Il che ne aumenta i costi annui di gestione e, insieme con le forme pesanti, ne limita l'appetibilità.

Difetti delle "SEC" e delle "W140"? Oltre al chilometraggio spesso elevato, che non costituisce però un problema se la manutenzione è stata effettuata con puntiglio, solo qualche default alle centraline elettroniche. Assolutamente da evitare, oggi come ieri, gli esemplari pesantemente rimaneggiati nell'estetica: ripristinarli costerebbe uno sproposito. **R**

## Griffe in saldo

**Sopra.** La "560 SEC", versione top della generazione "W126" (1981-92): 8 cilindri a V, 300 CV, 5547 cm<sup>3</sup>; vale sugli 8000 euro, ma ancora per poco.  
**Sotto.** La "600 S Coupé" a 12 cilindri a V, ammiraglia della serie "W140" (1992-98): 408 CV e 5987 cm<sup>3</sup>; oggi si porta a casa con 5000 euro.



# 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 fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## VENDO AUTO

### ABARTH

**595 S**, 1973, bianco, originale, restauro maniacale, no perditempo, Tratt.ris.  
3204452049

■ **695 SS**, 1966, bianco, "replica" su base 500 F, con pezzi originali Abarth, € 15.000



335355594

### ALFA ROMEO

**145 QUADRIFOGLIO**, 1995, rosso, vettura ufficiale trofeo, roll bar, assetto autodelta, targa originale, libretto originale, visibile a Macerata, € 16.000

3286257313

**147 GTA CUP**, bianco, aggiornata nel 2013, pronta per gare, prezzo dopo visione, visibile a Puglia

368202347

**155 STW ALFA CORSE**, J.A.S., rosso, top originale, pass originale OnS, 6 marce sequenziale, tutto revisionato, centralina revisionata da Magn. Marelli, molti ricambi di meccanica e carrozzeria, un motore, oppure scambio con veicolo classico sportivo da corsa, € 75.000 trattabili



0041326525353

**2000 BERLINA**, 1973, blu olandese, auto come nuova, esente da problematiche, serie 10521, Asi, prezzo da definire

3683392600

**33 1.5 4X4**, 1987, oro metallizzato, berlina, radiata, per esportazione, due proprietari, 105 CV, gomme antighiaccio con cerchi nuove, più gomme estive; € 750

0522600264

**33 1.3 VL**, 1991, nero, iscritta Asi, con Cds e Crs, 80.000 km originali, € 2000; visibile a Cosenza

3407157952

**75 TURBO EVOLUZIONE**, 1987, rosso, tutta originale, km 48.000, iscritta ASI, stoffa sedili anteriori da rivedere, visibile a Bergamo, € 12.900

3207582227

**75 TWIN SPARK**, 1989, nero, km 80.000, interno recaro in condizioni da concorso, iscritta RIAR, replica ASN, visibile a Milano, € 6500

3317527600

**ALFA 75 1.8 IE**, 1988, verde, omologata Asi, 138.000 km, gomme posteriori nuove, cerchi Alfa Romeo, aria condizionata, vendesi per inutilizzo; € 2800

3313722620

■ **ALFA 90 1.8**, 1985, bianco, auto perfetta, impianto gpl, rara, € 3500



335355594

**ALFETTA 2.0**, 1984, blu olandese, condizioni uniche e di originalità, 30.000 km da nuova, ancora cerata, omologata Asi; prezzo da definire

3683392600

**ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO**, 1984, blu metallizzato, km 150.000, no ruggine, Asi, carrozzeria piccoli ritocchi, meccanica a posto, € 2800, visibile a Rosà (VI)



3470958228

**ALFETTA GTV**, 1981, grigio scuro metallizzato, in ordine di meccanica, carrozzeria, interni e gomme; € 8500

0332945628

**ALFETTA GTV6 2.5**, 1983, grigio nube, meccanica e carrozzeria perfetti, interni come nuovi, targhe nere, aria condizionata, targa oro, visibile a Torino, € 14.000

3471917278

**SPIDER 1600 "OSSO DI SEPPIA"**, 1966, avorio, interni rossi, completa di hard top, visibile a Veneto

3342714696

**SPIDER 2.0**, 1990, rosso, unico proprietario, Asi, 47.000 km originali, hardtop, € 10.000, visibile a Torino, € 10.000

3312083272

**GIULIA 1300 SUPER**, 1970, grigio verde, della polizia, nel classico colore verde degli anni '70, completa di tutto, no targhe, € 10.000, visibile a Milano



335355594

**GIULIA 1300 TI**, 1966, verde bottiglia, carrozzeria buona, priva di meccanica, passaggio immediato, documenti e targhe d'origine; € 1500, visibile a Pavia

0382573692

■ **GIULIA 1600 S**, 1970, blu, auto appena restaurata, motore nuovo, sedile guida da riparare, targhe francesi, € 10.000



335355594

**2000 GTV**, 1972, faggio, texalfa panno, vetri verdi, cruscotto sano, motore AR 512 potenziato, targhe nere, completa, italiana; € 6500, visibile a Caserta

3683392600

**GIULIA NUOVA SUPER 1.3**, 1974, Beige Cava, auto collaudata, in ordine di meccanica e carrozzeria, tutto funzionante, sempre in box; € 6000, visibile a Genova

3496161168

■ **GIULIA SUPER**, 1967, argento, auto in eccellenti condizioni di conservazione, no lavori da fare, Asi, targhe nere, € 11.000



335355594

**GIULIA SUPER**, 1972, grigio, affidabilissima, iscritta ASI, o scambio con BMW 320 IS, visibile a Treviso, € 6500

3484777026

■ **GIULIA TI SUPER**, 1968, bianco, replica abbastanza fedele della Giulia TI Super fatta su una base Giulia 1300, € 11.000



335355594

**GIULIETTA**, 1978, avorio, esemplare tra i primi prodotti, con particolari specifici delle prime serie, condizioni da vetrina; € 7000, visibile a Viterbo

3334820695

**GIULIETTA 1.6**, 1980, avorio, prima serie, condizioni pari al nuovo, meccanica revisionata, da uso giornaliero; € 4.000, visibile a Viterbo

3334820695

■ **GIULIETTA SPIDER I SERIE**, 1959, bianco, passo corto, da restauro, provenienza estera, visibile a Barbariga (BS), [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com)

0309718592

**GIULIETTA SPRINT**, 1960, bianco, perfette condizioni, interni nuovi conformi, appena revisionata, targhe nere, € 23.000, visibile a Castiglione (LI)



3394908007

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, verde, Scalino, riverniciata, sana, interno marrone rifatto, motore ok, targa nera, iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1963, faggio, "scalino", in restauro, completa al 100%, motore e cambio rifatti, da immatricolare, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**GT 1300 JUNIOR**, 1970, verde, vettura restaurata da poco, targata Milano, targa originale, assetto e motore sportivi, ottimo stato, "scalino"; € 10.000

3386269192

**GT 1600 UNIFICATO**, 1975, grigio, autobloccante, cambio, assetto Koni, motore, camme, carburatori diametro 45, scarico GTA, ruote 15, visibile a 1975

081918761-3398069569

**GT 1750 I SERIE**, 1968/69, rosso, originale, buone condizioni, ASI, visibile a Milano

3384899173

**2000 GTV**, 1971, faggio, ASI, quattro fari, cerchi millerighe, ottime condizioni

3932433623

**GT JUNIOR**, 1975, blu, in ottime condizioni, restaurata, targa oro, documenti originali; € 12.500, visibile a Marche

3355252351

**GT JUNIOR**, 1971, Rosso 501, sana, in ottime condizioni, funzionante, da privato, visibile a Sibari (CS), Tratt. ris.

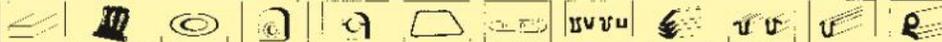
3382340826



**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



**FLAMIGNI  
Raoul**

GUARNIZIONI IN GOMMA  
E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA  
Via M. del Pogano, 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 nerino 6, 20133 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



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](http://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.



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

■ **GT JUNIOR 1600**, 1976, blu, ultima serie, tetto apribile, guida a destra, restauro totale di carrozzeria, € 12.500



335355594

■ **GTA JUNIOR REPLICA**, 1970, bianco-rosso, si esaminano permuta, bellissima; € 13.000

3382989528

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



0375790025 - 3498689674

■ **GTV TURBODELTA**, 1979, rosso, auto ufficiale, appena restaurata, km 0, una delle 200 originali Autodelta, € 30.000



335355594

■ **SPIDER 2.0**, 1989, nero, ottime condizioni, provenienza estera, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

■ **GIULIETTA SPRINT VELOCE**, 1959, blu tornado, da restauro totale, prezzo trattabile o permuta, € 15.000

336259241

**ALPINE RENAULT**

■ **A 310 V6**, 1978, blu, splendida, anche permuta, € 21.000, visibile a Brescia

3484796030

**AUDI**

■ **S2**, 1991, nero, Turbo CU 230/C2300 20 V, integrale, ottimo stato, tagliandata, potentissima, visibile a Pescara, € 6900

338889076

**AUSTIN**

■ **MINI COOPER S**, 1965, verde-beige, zero chilometri, competitiva, cessata attività agonistica, € 18.000, visibile a Roma

3383742355

■ **SEVEN (MINI)**, 1960, giallo-rosso, gruppo 1, periodo "E", classe 850, preparata Giuliani, 18 cerchi, due motori, htp passaporto, pronta per corse, telo cover, visibile a Bari

337297999

**AUSTIN HEALEY**

■ **100/6**, 1958, nero, interni rossi, perfettamente funzionante, in restauro, sanissima, targata, prezzo da concordare, visibile a Arezzo

3497935427

■ **100/6 BN4**, 1957, da restauro, ottimo base, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

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

0375790025 - 3498689674

**AUTOBIANCHI**

■ **A112 ABARTH**, 1979, grigio, vettura in perfetta stato, qualsiasi prova, valutiamo permuta, visibile a Piacenza, € 6900

3356838996

■ **A112 ABARTH**, 1982, bianco, restaurata, Asi, targhe originali, freni e accensione nuovi, € 7000, visibile a Padova

3467296850

■ **BIANCHINA CABRIOLET**, 1961, restauro pari al nuovo dimostrabile, targhe originali, documenti; prezzo da trattare

3476552190

**BENTLEY**

■ **S 1**, 1956, bicolore, conservata, perfetta, 56.000 miglia, libretto e documenti originali, appartenuta a Lord Gauge, targhe italiane, ideale per cerimonie, iscritta auto storiche e registro Bentley, pronta per qualsiasi prova, vendo per mancato uso, € 33.000



3292216790

**BIANCHI**

■ **S9**, 1935, grigio/nero, ben marciante, si accettano anche permuta, € 22.000, visibile a Brescia

3484796030

**BMW**

■ **1602**, 1972, rosso Verona, conservata, Asi, oro, perfetta, ricambi, foto su richiesta, disponibile per qualsiasi prova; € 6000, visibile a Perugia

3663186571

■ **2002 TII**, 1974, arancio, originale, perfetta, solo se interessati; € 8000, visibile a Perugia

3356509678

■ **320 E30 CABRIOLET**, 1989, nero metallizzato, gas, km 100.000, capote nuova, interno pelle, € 4000, visibile a Bergamo



3382358133

■ **633 CSI**, 1976, azzurro metallizzato, radiata, reimmatricolabile, vernice e scarico nuovi, da revisionare, € 4000 trattabili, visibile a Bergamo

3497192964

**CHEVROLET**

■ **NATIONAL ROADSTER**, 1928, rosso/nero, perfetto stato, motore ok, 3 marce, 3200 cc, interno nero, targa con provincia, omologata Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**CITROËN**

■ **11 BL TRACTION AVANT**, 1956, nero, eccellenti condizioni meccanica, interni, carrozzeria, € 15.000, glnascia@libero.it, visibile a Oristano



3477875238

■ **11 BL TRACTION AVANT**, 1955, nero, auto d'epoca, in ottimo stato, iscritta ASI, restauro totale nel 1996, documenti italiani regolari, iscritta Asi, € 15.000, visibile a Vicenza



3389662914

**DODGE**

■ **T2 14W57**, 1940, sabbia, jeepone ex Algeria, sano, fermo da anni, senza documenti, € 2000, visibile a Bassano del Grappa



0424513690

**FERRARI**

■ **275 GTB/4**, 1967, rosso, originale, matching numbers, foto, storia, dettagli via mail: joachim43@hotmail.it

3356109148

■ **308 GT4**, 1976, rosso, eccellente, documenti Aci, Csaì, possibile permuta, € 26.000, visibile a Brescia

3484796030

■ **512 TR**, 1992, rossa, in perfette condizioni generali, 42.000 km, tagliandata, marmitta inossidabile, omologata Asi, visibile a Firenze

3383306086

■ **MONDIAL QUATTROVALVOLE**, 1983, Rosso Ferrari, interni in pelle nera, chiusura centralizzata, allarme, alzacristalli elettrici, tettino apribile, km 65.000 circa, tagliandata, € 25.000 trattabili



3393809587

**FIAT**

■ **1100 BERLINA**, 1949, azzurro, auto d'epoca, ottimo in stato, documenti originali, iscrivibile alla Mille Miglia, targa a 4 numeri, tappezzeria/gomme Linea/scarico nuovi, € 13.000, visibile a Vicenza



3389662914

■ **124**, 1975, avorio, auto in perfette condizioni, iscritta ASI

011215927 - 3382602515

■ **124**, 1974, verde, berlina, conservata, ottima, motore ok, km 71.000, tutto originale, targhe e documenti compresi, occasione, € 2800, visibile a Ragusa

OLDTIMER-YOUNGTIMER-CLASSICS-PARTS

**VETERAMA**®  
THE BIGGEST MARKET IN EUROPE

DAL 2013 AD HOCKENHEIM IN PRIMAVERA

15.-17. MARZO 2013 | GERMANIA | HOCKENHEIMRING

VEN. 12.00-20.00 | SAB. 8.30-18.00 | DOM. 8.30-16.00 | WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049 (0) 6203-13507

VETTURE & MOTOCICLETTE

# auto classic

C.so Savona 50/1 - Moncalieri (TO)  
Tel. 011/644119 Fax 011/644739  
www.autoclassic.it - autoclassic@autoclassic.it



**MORETTI 750 BIALBERO** - Anno 1955 - Restauro conservativo - Per 1000 Miglia



**GILCO SIATA 750 SPORT** - anno 1949 - telaio tubolare - motore con compressore - targhe originali - per 1000 miglia



**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



**SIATA AMICA** - Anno 1949 - Telaio tubolare - Restauro totale - Targhe e documenti originali - Per 1000 Miglia



**OSCA 1600 GT** - Anno 1963 - Restauro totale - Telaio tubolare - Matching numbers - Carrozzeria Fissore



**ABARTH 1400 TOURING** - Anno 1950 - Restauro totale - Uno di tre esemplari costruiti - Per 1000 Miglia



**LANCIA AURELIA B20 IV SERIE** - Anno 1954 - Versione competizione - Ex Gino Valenzano - Per 1000 Miglia



**LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE** - Anno 1959 - Condizioni da concorso - Asi targa oro



**FERRARI 250 GTE** - Anno 1962 - Ottime condizioni - Matching numbers



**PORSCHE 911 2.4 S** - Anno 1973 - Ex Scuderia Biondetti - Matching numbers - Italiana - Certificata Porsche Italia



**PORSCHE 911 CARRERA 3.0** - Anno 1977 - Conservata - Tetto apribile - Tagliandi - Omologata FIVA



**JAGUAR XK120 CABRIOLET** - Anno 1954 - Restaurata - Guida a sinistra - Targhe italiane



**AUSTIN HEALEY 3000 MK I** - Anno 1959 - Restauro totale - Guida a sinistra - Targhe italiane



**AUSTIN HEALEY 3000 BJ8 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 P1** - Anno 1950 - Restauro totale - Motore 8 cilindri - Guida a sinistra - Molto rara



**MASERATI BITURBO 2.5 SPIDER ZAGATO** - Anno 1987 - Ottime condizioni originali - Pochi esemplari costruiti



**MASERATI BORA 4.9** - Anno 1974 - Stupende condizioni originali - Molto rara



**FIAT 500 MORETTI** - Anno 1966 - Ottime condizioni - Molto rara - Targhe e documenti originali



**ABARTH FORMULA FIAT** - 1980 - Restauro totale - L'ultima auto dell'era Carlo Abarth



**JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER** - Anno 1963 - Restauro totale - Targhe Torino - Interni pelle beige



**FIAT 1100 FAMILIARE** - Anno 1964 - Ottime condizioni - Targhe e documenti originali



**GIULIA POLIZIA** - Anno 1970 - Già protagonista di molti Film - Noleggio per uso cinematografico



**BENTLEY MK VI** - Anno 1951 - Ottime condizioni - Restaurata - Scheda ASI



**FIAT 1100 TV SPIDER** - Anno 1955 - Da restaurare - Targhe e documenti originali - Per 1000 Miglia



**Goggomobil Glas TS 250** - Anno 1960 - Ottime condizioni originali



**Fiat 500 Mare** - Anno 1969 - Condizioni da concorso - Targhe originali



**Fiat 2300 S Coupe** - Anno 1965 - Coppa Abarth originale - Targhe originali

**SIAMO PRESENTI: AUTOMOTORETRO' - TORINO 8.9.10 FEBBRAIO / AUTOCCLASSICA - MILANO 22.23.24 FEBBRAIO''**



3332983565

**124 ABARTH RALLY**, 1974, bianco-nero, in ottime condizioni, targa nera, si accettano permuta. € 38.000

336259241

**125**, bianco, buono stato di carrozzeria, motore ed interni, sedili in pelle, libretto, targhe, impianto a gas originale; € 4800

3389996499

**126 FSM**, 1984, avorio, uso giornaliero o auto storica, 25.200 km originali, vendesi per inutilizzo, € 2000 trattabili

329132341

**128 BERLINA 2 PORTE**, 1974, bianco, buone condizioni generali, visibile zona Friuli

042779376

**130 BERLINA 3200**, 1972, argento metallizzato, alimentazione benzina/metano, € 6800, visibile a Bologna

3396602298

■ **1500 CABRIOLET**, 1964, grigio, riverniciata, motore rifatto, interno originale sano, omologata Asi, targa bianca, ottima, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**500 B**, 1949, grigio, modello tetto rigido, carrozzeria, motore e meccanica nuova, km zero; € 8500

3496800624

■ **500 C**, 1953, verde, auto molto bella, originale, pochissimi km, € 7000



335355594

**500 C**, 1951, grigio, restaurata, targhe e documenti originali, prezzo trattabile, visibile a Modena, € 13.000

3208246753

**500 C BELVEDERE**, 1953, grigio, sana, completa, da restauro, solo targhe vecchie, estratto cron, ricambi, visibile a Treviso, € 2300

3489996402

■ **500 C GIARDINIERA**, 1952, verde, vettura perfetta, conservata, targhe e documenti originali ma radiata d'ufficio, € 9000



335355594

■ **500 D**, 1962, bianco, restauro totale, perfetta, interno rosso, originale, targhe nere, libretto 1980, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**500 F**, 1965, bianco, carrozzeria perfettamente restaurata, interni perfetti, motore ok, ASI, ottima, visibile a Brindisi, € 4500

3395858666

**500 F**, 1967, blu, restauro completo di carrozzeria e meccanica, restaurata e immatricolata Asi, tenuta sempre in garage e usata solo per raduni, km 54.000, € 30.000, visibile a Novara

0185392366

**500 GAMINE VIGNALE**, 1968, rosso, per inutilizzo, completamente restaurata e usata solo per raduni, km 54.000, € 30.000, visibile a Novara



3478744700

**500 LUSO**, 1970, rosso, 90.000 km, ottima, originale, € 6000

3476302136

**500 LUSO**, 1971, avorio, auto in buone condizioni, con ricambi originali, telo di copertura originale e portabagagli, visibile a Faenza, € 4500

3346685422

**500 LUSO**, 1971, nocciola, auto in ottimo stato, secondo proprietario, originale, da vedere, visibile a Brescia, € 4200

3661991552

**500 LUSO**, 1972, blu, restaurata, targa originale, ottima, € 3200 trattabili; visibile a Grosseto

3490895683

**500 GAMINE VIGNALE**, 1968, bianco, interni rossi, sempre in box, km 41.000, rarissima, più 500 D 1964 km 0, prezzo impegnativo, visibile a Milano

3332186193

■ **501 TORPEDO**, 1925, verde, vettura in eccellente stato di conservazione, documenti francesi, prezzo impegnativo



335355594

**508 CS BALILLA**, 1935, grigio, motore coppa d'oro, funzionante, documenti ok, mai restaurata, visibile a Padova, € 19.500

0498654432

**600**, 1959, bianco/azzurro, in ottime condizioni di tutto, interni nuovi, Asi, revisionata al 2014, targa e libretto d'epoca, € 6500, visibile a Sondrio



3483636606

## AUTO VISIBILI NELLA PROVINCIA DI TREVISO PER ULTERIORI INFORMAZIONI O CHIARIMENTI

TEL.: 339 8959948

OPPURE e-mail: livioolivotto@virgilio.it

# VENDO



JBA Falcon Sport a due posti, anno 1974, motore Ford da 2000 cc.



Alvis TA 14 DHC, ottimo cabrio inglese a cinque posti, anno 1949, cc 1900.



Fiat Siata 850 Spring, da restauro totale, con documenti.



Austin 7 Tourer a due posti, anno 1933, cc 750.



Bond Car Spider a due posti, anno 1959, motore motociclistico da 250 cc.



Morgan 4/4 a due posti, anno 1981, motore Ford da 1600cc.



MG A Twin Cam Roadster anno 1959, in fase di restauro, motore originale.



MG A Twin Cam anno 1959, in Italia da nuova, ottima di tutto, motore originale.



Morgan Plus 8 a due posti, anno 1984, motore Rover da 3500 cc.



Riley RM 2 1/2 Saloon anno 1952, in buone condizioni, versione rara cc 2500.

## Automatic Technic Service

[www.cambio-automatico.it](http://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](mailto:info@cambio-automatico.it)  
[www.attrezzaturecambioautomatico.it](http://www.attrezzaturecambioautomatico.it)



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

Pensa in grande,  
 scegli Maggiolino Restore.  
 Ricambi accessori e rarità  
 per Volkswagen d'epoca.



Via stradoneto, 6 bis - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869

[info@maggiolinoestore.com](mailto: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](mailto:autodepocabergia@virgilio.it) - [www.alfabergia.com](http://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](http://www.citroen2cvservice.it) - [info@citroen2cvservice.it](mailto: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](mailto: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

Enrico C. Alvisi  
 Auto d'epoca e di prestigio

# CLASSICMOTOR



R. Royce 5.Shadow II 1978. Condizioni vicino al nuovo € 18.500



R. Royce 5.Spur Iniezione 1983. 2 padroni. Cond. favolose € 20.000



Bentley Brooklands 1994. Italiana da sempre guida a sx. come nuova € 25.000



R. Royce 5.Wraith II Passo lungo. Pelle verde. Unica € 18.000



R. Royce 5.Cloud 1959 Servo Sterzo. Stupenda € 36.000



R. Royce 5.Cloud 2 1961. Servo sterzo. vera occasione a € 28.000



Bentley S3. 1963. Meravigliosa ed impeccabile. pelle rossa



Bentley T2 1979 550 esemplari prodotti. Stupenda € 18.500



Citroen GS Pallas. 1 Padrone, pari al nuovo, mai restaurata € 7.500



Jeep Golden Eagle 5.0 Spettacolare, da vedere, valuto permuta

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@rollsroyceclassicismotor.it](mailto:info@rollsroyceclassicismotor.it) [www.rollsroyceclassicismotor.it](http://www.rollsroyceclassicismotor.it)

**600**, 1958, blu, in ottime condizioni, € 9500 trattabili, visibile a Roma



3287077716

**600 D MULTIPLA**, 1961, celeste-bianco, iscritta ASI, perfetta, da concorso

3383946129

**600 FRANCIS LOMBARDI 4 PORTE**, 1959, cenere-bianco, modello luccola, conservata, interni perfetti, unico proprietario, Asi, perfettamente funzionante; € 21.000, visibile a Sondrio

3483636606

**850 SPORT SPIDER**, 1972, verde primavera, macchina conservata, 40.000 km, ruote campagnola, 4 casse di ricambi, molto bella, € 10.000, visibile a Lucca

3492988637

**BARCETTA**, 1999, blu cobalto metallizzato, vettura in perfette condizioni, km 76.000, distribuzione e tagliando ok, iscritta Club storico Fiat auto moderne, visibile a Caselle (TO), € 5000

3392249401

**CAMPAGNOLA AR 76**, 1980, verde militare, bellissima, ex El, sanissima, 7 posti, gancio traino, doppia batteria, iscritta Asi, € 6500, visibile a Treviso



3357233123

**PANDA 4X4 SISLEY**, 1986, verde metallizzato, restauro totale documentato, molti ricambi al seguito, no permuta, visibile a Oleggio, € 4500

3382224662

**THEMA 2.0 IE TURBO**, 1986, bronzo, interni alcantara, clima, originale, ABS, in corso Asi, certificazione vettura, come nuova, € 6500, visibile a Limbiate (MI)

3398560781

**TIPO 1.4 DGT**, 1989, bianco, omologata Asi, 100.000 km, unico proprietario, pari al nuovo, € 1300, visibile a Torino

3388377884

**500 C**, 1950, celeste, restaurata di carrozzeria, motore nuovo, km 0, da fare interni, priva di documenti, visibile a Lucca, € 3500

3339813848

**X1/9**, 1976, azzurro metallizzato, omologata Asi, in buono stato generale, gomme nuove, revisionata in giugno 2012, € 6500, visibile a Roma

337805290

**FORD GERMANIA**

**SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)**, 1990, nero, in ottimo stato, 105.000 km, documenti in regola, visibile a Pescara, € 6000, visibile a Pescara

3931354492

**FORD USA**

**GPW**, 1943, verde militare, restauro appena ultimato, in ogni particolare, targata nel 1956, collaudata, € 23.000, visibile a Parma  
3397012416

**INNOCENTI**

**MINI COOPER**, 1971, rosso-nero, tutta originale, Asi, ottima, ore ufficio, visibile a Treviso, € 8000

0422480190

**JAGUAR**

**E TYPE II SERIE COUPÉ**, 1969, british racing green, interni originali, color cuoio, gomme nuove, marmitta nuova, aria condizionata, omologata Asi

3355691282

**E TYPE ROADSTER II SERIE**, 1970, rosso, da restauro, visibile a Barbariga (BS), www.carrozzeriabaresi.com

0309718592

**MK1 2.4 LITRE**, 1956, bianco, completamente da restaurare, ideale come pezzi di ricambio, completa, con documenti

3333241782

**MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio buono, motore ok, guida a destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**MK2 2.4 LITRE**, 1963, grigio metallizzato, ben tenuta, targhe e documenti originali, guida a sinistra, € 15.500

3921629804

**MK2 2.4 LITRE**, 1968, scocca con motore, cambio overdrive, ponte posteriore, differenziale avantreno, € 2200, visibile a Terni  
3479499673

**MK2 3.8 LITRE**, 1963, old english white, interni pelle blu, omologata Asi targa oro, in mio possesso dal 1983, condizioni ottime, telo, € 27.000

00330643191316

**XJ 4.2 II SERIE**, 1976, verde alpine, omologata Asi, ristrutturata in tutte le sue parti vitali, aria condizionata, gomme, carburatori, scarichi inossidabili, pompe, freni, cielo e molto altro; prezzo a richiesta, visibile a Pavia

3483053212

**XJ6 3.2 (XJ40)**, 1992, kingfisher blue, meccanica perfetta, sostituito frizione, idroguida, ammortizzatori, gomme 90%, interni magnolia, ottime condizioni, cambio manuale ZF, compresi 4 cerchi lega Dunlop imballati, omologazione Asi in corso, pompa frizione nuova, uso giornaliero, invio foto, € 7000, visibile a Roma



3357096256

**XJ8 SOVEREIGN**, 1998, argento metallizzato, vettura tagliandata, gomme nuove, 75.000 km, interni in pelle grigia, come nuova, stupenda; € 11.000, visibile a Verona

3484463560

**XJC 4.2 COUPÉ**, 1981, bordeaux metallizzato, ben tenuta di carrozzeria e meccanica, interni da rifare, € 5500

3921629804



**Concessionaria masera & bacelliere**



**DEPOSITO AUTO D'EPOCA**

Disponiamo di un edificio debitamente attrezzato per il ricovero di auto storiche dotato di:

- Riscaldamento
- Assicurazione furto e incendio
- Officina specializzata
- Personale altamente qualificato.

**Siamo a 15 minuti dall'aeroporto di Malpensa e 40 minuti da Milano.**

I nostri servizi:

- Ritiro e consegna della tua auto a domicilio con nostro autista ed autocarro adibito a trasporto vetture.
- Con 24 ore di preavviso prepariamo l'auto pronta all'uso:
  - messa in moto
  - lavaggio
  - consegna alla destinazione desiderata.

Per informazioni e preventivi vai sul nostro sito:

[www.masera-bacelliere.com](http://www.masera-bacelliere.com)

e-mail: [r.bacelliere@masera-bacelliere.it](mailto:r.bacelliere@masera-bacelliere.it) - Telefono: 0331.757221

CASSANO MAGNAGO  
Via Marconi, 92/94  
Tel. 0331.201.163

GALLARATE  
Via Ferrario, 8  
Tel. 0331.777.060

SESTO CALENDE  
Via Matteotti, 53  
Tel. 0331.922.111

TRADATE  
Via Europa, 10  
Tel. 0331.843.631



## 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.



GRIGLIA ANTERIORE MK2



GRUPPO SCARICO MK2 3,4/3,8



SERBATOIO CARBURANTE MK2



PINZE FRENI ANT MK2



**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**

**XK 120**, 1978, rosso, Replica Aristocat, barchetta, in vetroresina, meccanica Jaguar 3600 cc, con volumetrica, bellissima, con documenti, prezzo dopo visione, visibile a Cesena



3495842859

■ **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

**JEEP**

**CJ-5 2.4 D**, 1980, bianco, iscritto Asi, immatricolato, autovettura da 6 posti, hard-top, soft-top, idroguida, mozzi liberi; € 12.500, visibile a Piacenza

3394070270

**WILLYS MB**, 1944, verde oliva, originale, omologata Asi, cerchi Combat, restaurata, ex vettura dell'esercito; € 14.000, visibile a Firenze

3357112340

■ **WILLYS MB**, 1943, amaranto, restauro maniacale di una Jeep del reparto celere, ancora in rodaggio, € 20.000



335355594

**LAMBORGHINI**

**ESPADA**, 1972, azzurro metallizzato, interni in pelle beige, aria condizionata, radio, ottime condizioni, II serie, in possesso dal 1988, non per curiosi, prezzo adeguato, visibile a Ravenna

3294128897

**ESPADA II SERIE**, 1972, verde metallizzato, auto ottima, prezzo dopo visione, visibile a Roma

335299435

**LANCIA**

**2000 BERLINA 5M**, 1973, blue, 80.000 km, tutto originale, diversi ricambi, interni perfetti, vetro anteriore scheggiato, € 6000, visibile a Trisobbio (AL)

010540081

**APPIA GTE ZAGATO**, 1961, rosso Arcoveggio, vettura perfettamente restaurata, meccanica nuova, volante Bosato, sedili Zagato, ruote 15 e 14, € 60.000, visibile a Palermo



3334386446

**APPIA I SERIE**, 1956, grigio topo, auto in buone condizioni, rifatta bene, frizione, guida destra, visibile in Basilicata, € 15.000

3276884178

**APPIA I SERIE**, 1954, marrone, vettura in ordine, conservata, buono stato originale, guida a destra, visibile a Lazio, € 15.700

3294047971

**APPIA SPORT**, 1961, rosso Arcoveggio, passo corto, targhe in ferro, splendide condizioni, 2000 km, chiamare ore serali

3386201680

**ARDEA**, 1947, grigio metallizzato, bellissima, documenti e targa originale, Asi, targa oro, due vetri, da concorso, € 25.000 trattabili

3388080825

■ **AURELIA B20**, 1956, beige, vettura ottima, possibile permuta, € 75.000, visibile a Brescia

3484796030

**AURELIA B50 CABRIOLET**, 1950, grigio vinovo, fuoriserie Pininfarina, Asi, prestigiosa e rarissima, targhe originali, da concorso, prezzo adeguato, visibile a Milano



3397080407 - 02743466

**FLAVIA 2000 BERLINA**, 1973, motore nuovo, 8000 km, € 5000

335283707

**FLAVIA COUPÉ 2000**, 1972, blu, decorosa, marciante, revisionata, interni bordeaux, ore serali, visibile a Ivrea, € 8950

3282771728

**FLAVIA COUPÉ 2000**, 1970, rosso, meccanica a posto, con parti originali, carrozzeria senza punti di ruggine; € 10.000, visibile a Rescaldina (MI)

3487853825

**FLAVIA COUPÉ PININFARINA**, 1963, grigio Arcoveggio, omologata Asi, restauro nel 2009, auto di sicuro affidamento; e-mail: nalu421@alice.it, € 18.000, visibile a Ravenna

3395047702

**FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)**, 1970, rosso, interni neri, omologata Asi, targa oro, disponibilità per qualsiasi prova, trattativa riservata, visibile a Milano

026193058

**FULVIA COUPÉ**, 1966, bianco Saratoga, passato importante, targhe nere TO, solo 28.000 km, ASI, 1216 cc, 88 CV, visibile a Torino, € 10.000

3312083272

**FULVIA COUPÉ 1.3 S**, 1971, bianco, interni neri, conservata, Targa Oro, bellissima, € 11.000, visibile a Firenze



3471107825

**FULVIA COUPÉ**, 1969, verde ostenda, 1231 cc, meccanica, carrozzeria, interni nuovi, omologata ASI, leva lunga, quattro marce, radio d'epoca, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

■ **FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3**, 1967, verde, perfetto stato, riverniciata, interno panno grigio nuovo, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S**, 1970, blu, leva lunga, interni cognac, molto bella, meccanica ottima, si accettano anche permuta; € 10.500

3356647763

■ **FULVIA ZAGATO 1600**, 1974, giallo, ben marciante, € 13.000, visibile a Brescia

3484796030

**FULVIA ZAGATO COUPÉ**, 1200, permuta con Flavia 1800 convertible con hard top

3881936066

**THEMA 8.32**, 1987, rosso rubino, perfetta in ogni parte, omologata Asi massimo punteggio, gomme e cinghie, km 6300, da vedere, € 10.500, visibile a TREVISO

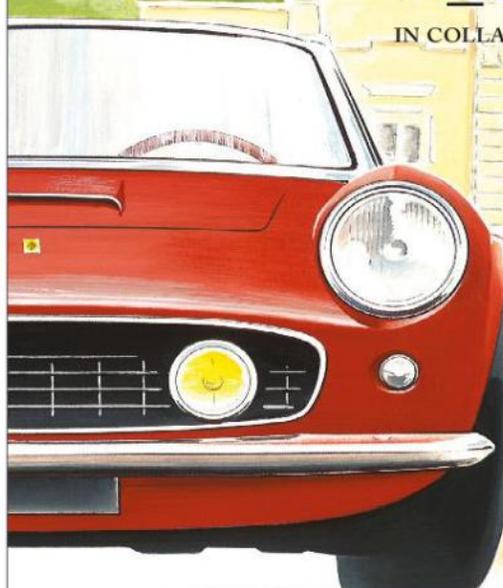




# 14ÈME CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME

## 23\_24 MARZO 2013

IN COLLABORAZIONE CON IL MUSEO FERRARI




Riservato a vetture prodotte fino al 1975.  
Aperto a tutti i Marchi.  
Special Guest 2013  
British Sporting Tradition  
"Le Spider Inglesi"

Per info e iscrizioni:  
info@hoteltermesalvarola.it  
tel. 0536 871788,  
Loc. Salvarola Terme,  
sulle colline di Sassuolo,  
a 10 minuti da Maranello.

GB 67



**ROMANO PASINI 333 3552575**  
**ALESSANDRO M. 339 8890950**

# LE AUTO D'EPOCA

**BestAuto**  
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



**Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)**  
**Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261**  
 Sito Internet: [www.bestauto.it](http://www.bestauto.it) E-mail: [info@bestauto.it](mailto:info@bestauto.it)



**MASERATI GT 4.2 CC, 2009,**  
**KM 20.000, COME NUOVA**



**FERRARI 330 GTC 1967, VETTURA**  
**DA CONCORSO**



**MASERATI MISTRAL 3.7, 1967**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**JAGUAR XK 150 ROADSTER,**  
**1958**



**MASERATI BORA, 1973 CONDIZIONI**  
**DA CONCORSO**



**PORSCHE TURBO 3.3 1980**  
**MECCANICA REVISIONATA**



**LANCIA FULVIA 1600 ZAGATO, 1972,**  
**OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI**



**FERRARI 365 GT 4,**  
**1974**



**MERCEDES 500 SL, 1985**  
**KM 75.000 TAGLIANDI**



**FIAT 124 ABARTH, 1975,**  
**PRONTA PER RALLY STORICI**



**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 COUPE PININFARINA,**  
**1963 OMOLOGATA ASI, SPLENDIDA**



**MG MIDJET, 1929,**  
**COMPLETAMENTE ORIGINALE**



**ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1957,**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**FORD F 100 PICKUP, 1955,**  
**DA CONCORSO**



3357833123

**LAWIL**

**VARZINA**, verde acceso, uniproprietario, targa MI 5, ferma da tempo, prezzo trattabile. Riccardo, visibile a Varese, € 5500

3356819961

**LOTUS**

**ELAN S3 ROADSTER**, 1969, giallo, att. ASI, conservata di meccanica, vernice, capote, ruote e gomme nuove, documenti ok, visibile a Rimini, € 25.000

3342874362

**MASERATI**

■ **BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno amaranto, 2000 cc, 188 cv, motore ok, iscritta Asi, € 6500, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**BITURBO**, 1982, prima serie, carburatori, doppio strato smokey quartz, autoradio, cerchi in lega, clima, radica, velluto, iscritta Asi, motore nuovo, perfetta; € 6800

3485503882

■ **BITURBO SPIDER**, 1988, blu, bellissima, anche permuta, € 17000, visibile a Brescia

3484796030

**MERCEDES**

■ **190 SL**, 1960, creme, restauro totale 2009, perfetta, interno rosso, capote bordeaux, iscritta Asi, motore km 400, visibile a Mantova, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**200 (W123)**, 1981, bianco cenere, condizioni buonissime, km 135.000 effettivi, sempre in garage, visibile a Acquapendente, € 4000

0763734697

**220 COUPÉ**, 1965, avorio, auto da restaurare, completa di tutto, più altra per ricambi, documenti regolari, si valutano anche permuta; € 5000, visibile a Firenze

3357799506

**220 D AUTOMATIC**, 1970, bianco, conservata perfettamente, omologata ASI, targa nera, interni in pelle nera, autoradio

3341540259

**220/8**, 1968, bianco, bellissimo, uniproprietario, conservata e perfetta, prezzo trattabile, visibile a Perugia, € 7700

3299453821

**230 SL «PAGODA»**, 1967, rosso, da restauro, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

**250 CE COUPÉ**, 1969, avorio, color avorio, meccanica ottima, carrozzeria buona, iscritta ASI, vari ricambi, € 4000

3479499673

**350 SL**, 1971, metallizzato, ottime condizioni, km 113.000, perfettamente funzionante, pelle, cerchi in lega originali, targa nuova, € 15.000, visibile a Verona



3358385855

■ **350 SL CABRIO**, 1971, bianco, conservata, buono stato, interno marrone, cambio automatico, hardtop, iscritta Asi, posti 2+2, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**350 SLC**, 1973, azzurro chiaro, discreta, cambio manuale, da sistemare, motore ok, ottima per ricambi, visibile a Rimini, € 3000

3204812896

**190**, 1989, bianco, carburatori, antifurto Med, cerchi in lega, contagiri, 5 marce, completamente originale, tagliandi Mercedes; € 5400

3485503882

**E 200 CABRIOLET**, 1995, argento, auto perfetta, km 162.000, pelle nera, radio Becker, telecomando originale, clima, eventuale permuta, visibile a Cesena, € 6900

3467931554

**SL 300**, 1990, argento, cambio automatico, hard-top, iscrizione Asi, interni in tessuto blu, 80.000 km, € 11.000, visibile a Torino

3357275641

**SL 380 ROADSTER**, 1985, rosso Mercedes, importazione Usa, iscritta Asi, 160.000 km, interni in pelle nera, restauro totale, in ottime condizioni; € 25.000

3333953240

**MERCURY**

■ **V8 SEDAN**, 1946, blu/argento, passato storico documentato, splendida, anche permuta, € 22.000, visibile a Brescia

3484796030

**MG**

**A**, 1957, rosso, 1500, da restauro totale, completissima e originale, certificata Heritage, numeri originali, visibile a Arezzo, € 7600

3453671190

**A 1600 MK2**, 1962, nero, interni rossi, certificata Asi, bellissima, € 35.000 trattabili, visibile a Firenze



3471107825

**B GT**, 1965, beige, vettura solo per uso ricambi, radiata, completa al 90%, invio foto, visibile a Trana (TO), € 1500, romanocarr@libero.it

3456844465

**MIDGET MK1**, 1961, nero, guida sinistra, interno rosso, Asi Oro, immatricolata Italia, tonneau, portapacchi, € 12.000, visibile a Bergantino (RO)



3285998307

**TC**, 1948, verde, super accessoriata, targhe nere, € 32.000, visibile a Varese

3297458690

■ **TD**, 1953, creme, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

■ **TD**, 1952, avorio, interno rosso, ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

**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

**TF**, 1954, almod green, ottima e completa, Asi, revisione giugno 2014, molti ricambi, € 28.000, visibile a Bergamo

3383168699

**MORGAN**

**4/4 1600**, 1990, rosso, 2 posti, km 25.000 originali, gomme originali, come nuova, ASI, 5 marce, guida a sinistra, full optional, visibile a San Remo, € 32.000

3289666112

**PLUS 8**, 1991, verde, da amatore, Asi, accessoriata, km 39.000, 8 cilindri, 4000 cc, stupenda, no perditempo, visibile a Genova



3355604632

**MORRIS**

**MINI COOPER MK1**, 1964, fiesta yellow, guida sinistra, eccellente di carrozzeria e meccanica, allestimento interno Pavesi, € 14.000, visibile a Foggia



3382267806

**ENNE PI** S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.  
targhe d'epoca e decorative  
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5  
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)  
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D  
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831  
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787  
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221 [www.targheetarghe.it](http://www.targheetarghe.it)

**Baroni**  
2 generazioni di appassionati di auto inglesi  
DAL SEMPLICE TAGLIANDO AL RESTAURO COMPLETO  
Via Pacinotti, 14 - Corsico (MI)  
Tel. 02 45100956 - [www.baronilegend.com](http://www.baronilegend.com)

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](http://WWW.T1ALARM.COM) e dai MIGLIORI RIVENDITORI

# 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](mailto:afra@afra.it) Internet: [www.afra.it](http://www.afra.it)



## 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](mailto:info@galvanica-spino.it) [www.galvanica-spino.it](http://www.galvanica-spino.it)

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@fierafortli.it](mailto:commerciale@fierafortli.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.fierafortli.it](http://www.fierafortli.it) - [staff@fierafortli.it](mailto:staff@fierafortli.it)



PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA



CASA delle SPERANZE di FORLÌ-EMILIA ROMAGNA



Regione Emilia-Romagna

Con il patrocinio di  
**Auto'Epoca**

# promotor

AD  
Classic



**ALFA ROMEO GT A11. GTA**  
1964, auto pronta gara, motore Chiappari, condizioni eccellenti.



**PORSCHE 911 3.0 SC GR.4**  
Auto allestita pronta corsa per rally storici.



**FIAT 850 COUPÉ**, 1967, eccellenti condizioni, conservata, interni molto belli, rinfrescata di vernice, meccanica perfetta.



**TRIUMPH - TR3 A**  
1960, eccellenti condizioni, restauro professionale, ASI targa oro.



**TRIUMPH - SPITFIRE 1500**  
1976, Autovettura in ottime condizioni generali, totalmente conservata.



**TRIUMPH TR3**  
1956, restauro totale, heritage, iscricabile Mille Miglia.



**AUSTIN HEALEY 100/6 BN4**  
1957, ottime condizioni generali, iscricabile Mille Miglia.



**PORSCHE 911 3.0 SC**  
1982, ASI, Italiana da sempre, vernice perfetta, interni conservati, meccanica revisionata.



**PORSCHE 914/4 2.0i**  
1973, buone condizioni generali, cerchi FPS.



**AUSTIN HEALEY 100/6**  
1957, targa italiana, restaurata, meccanica perfetta, capote e tonneau cover nuovi, iscricabile Mille Miglia.



**JAGUAR - XKR CONVERTIBLE**  
1999, eccellenti condizioni, tagliandata regolarmente con fatture, scarichi nuovi in acciaio inox.



**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](http://www.gruppopromotor.com) - [info@gruppopromotor.com](mailto:info@gruppopromotor.com)

- Noleggio vetture storiche da competizione
- Servizio di Trasporto e consegna

**NISSAN**

**GR SAFARI**, 1989, nero, iscritta Asi, motore nuovo, carrozzeria appena rifatta, interni perfetti, gancio, autovettura 5 posti, portasci, € 7000, visibile a Vicenza



3922152442

**OLDSMOBILE**

**DELTA ROYALE 88 CABRIOLET**, 1973, azzurro metallizzato, Asi, conservata, cambio automatico, vetri elettrici, € 16.000, visibile a Bergamo



3382358133

**PANHARD**

**24 CT**, 1966, rosso, carrozzeria, meccanica, interni in ottimo stato; € 4000, visibile a Bologna

051705926

**PEUGEOT**

**106 RALLYE 1600**, 1998, bianco, documenti e targhe in regola, QZ e assetto, bollo maggio 2013, visibile a Padova, € 2700

3467296850

**205 RALLYE**, 1990, bianco, vettura perfetta, con ricambi e gomme  
3485637820

**205 RALLYE**, 1988, bianco, in ottime condizioni meccaniche, originale, interni e carrozzeria; prezzo dopo visione, visibile a Salerno

3406203846

**206 GTI**, 1999, grigio metallizzato, 97000 km originali, sempre in garage, distribuzione nuova, tagliandata, visibile a Padova, € 2500

3467296850

■ **304 S CABRIO**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**PORSCHE**

**356 A CABRIOLET**, 1956, nero, vettura originale, ben conservata, perfetta, omologata ASI e FIVA, per collezione, visibile a Roma

065828505

■ **356 T5**, 1960, argento, monogriglia, ricondizionata, motore originale 100 hp, adatta gare regolarità



3382967592

**356 B SUPER 90**, 1962, silver metallic, restauro professionale, ASI, certificata, Porsche 6V, tetto apribile elettrico, visibile a Padova, € 56.000

3356243982

**911**, 1977, rosso, 2700 cc, versione America, ottime condizioni, € 15.000  
3666067275

**911 E**, 1971, bianco ivory, veicolo originale, conservato, solo due proprietari, da vedere, pronto per l'iscrizione ASI, € 35.000  
3332800872

**911 S**, 1969, giallo, completamente restaurata, con fatture, perfetta, € 43.000  
3355312262

**911 SC 3000**, 1978, nero, omologata Asi, tettuccio apribile, perfetta, € 25.000, visibile a Valle d'Aosta

3481538365

■ **912**, 1969, arancio, restaurata, omologata Asi, interno nero, targa nera, libretto originale, 1600 cc, 90cv, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

**914/6**, 1971, arancione, totalmente restaurata, targa originale, motore 170 CV, no permuta, molti ricambi, visibile a Messina, € 50.000

3406537732

**924**, 1984, grigio scuro metallizzato, 2.0, tetto apribile elettrico, ottima, meccanica e carrozzeria buone, gomme e vari pezzi nuovi; € 4100, visibile a Novara

3483026631

**911 CARRERA 4 (964)**, 1990, blu, 113.000 km documentati, omologata Asi, bellissima; € 28.000, visibile ad Ancona

3391561661

**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

**BOXSTER**, 1999, giallo, edizione speciale, pelle nera, navigatore, fari xeno, frangivento, sensori anteriori e posteriori, km 125.000, 204 cv, no superbollo, gomme nuove, perfetta, bellissima, vendo per trasferimento in Australia, € 12.900, visibile a Bergamo



3290813459

**RENAULT**

■ **R5 AUTOMATIC**, 1981, bronzo, auto molto bella, pochissimi km, € 3500



335355594

# NERVES AUTO

Sede legale: via Schiavonesca - sede commerciale: via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)  
Telefono: 0422 779222 - Mobile: 335 8262808 (Olivotto) - Fax: 0422 885022 - info@nervesauto.com

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



Bentley Mulsanne Turbo, 1983, selleria in pelle chiara, funzionante, da curare di estetica e meccanica, ASI, targata. 10.500 euro.



Jaguar XK 120 OTS guida a sinistra, 1953, vettura restaurata negli anni '90, testata C, selleria originale dell'epoca, cerchi a raggi, pronta all'uso.



Dennis camion dei pompieri, anno 1958, motore Rolls Royce, restaurato e funzionante.



Goretto 427 Cobra, 1976, mot. Rover V 8 da 3500 cc, interni pelle grigio, cappottina turchese, bella carrozzeria e cromature, targa italiana ed iscritta all'ASI.



Jensen Healey, anno 1973, interni marroni, cc 2000, motorizzata Lotus, ASI e targata italiana, pronta all'uso, restaurata. 11.500 euro.



Austin 7 Tourer 4 posti, anno 1937, selleria in pelle verde, vettura in condizioni eccellenti, ottima meccanica ed interni, iscritta all'ASI e targata italiana.



Fiat 128 Sport L, 1974, interni neri, cc 1100, ottimi interni e carrozzeria, gommato, pronto all'uso, iscritto al CSAI. 4.700 euro



MG A, 1962, selleria conservata beige, cc 1600, con portapacchi, cerchi a raggi cromati, ottime carrozzeria e cromature, targata italiana, ASI. Pronta all'uso.



Daimler Limousine DR 450, 1956, interni neri e grigi, motore V8 cc 4500, con divisorio, 8 posti, targata italiana ed iscritta all'ASI.



Austin 10/4, 1935, selleria beige, 4 posti, aperta, in buono stato, funzionante, iscritta all'ASI e targata italiana.



Cadillac Eldorado Convertibile, 1964, interni bianchi e cappotta bianca, aria condiz., cambio automatico, funzionante, in buone condizioni generali, targata e ASI.



Fiat 500 F, anno 1971, interni in pelle nera, carrozzeria da rivedere, meccanica in ordine. 3.800 euro.

**ACQUISTIAMO**  
**Ferrari**  
**Porsche**  
**Lamborghini**  
 cell. 346 6699140

**MINI**  
 by ROTO & OMO  
 - ASSISTENZA MECCANICA anche MINI ROVER  
 - PREPARAZIONI SPORTIVE E COMPETITION  
 - TESTATE E MOTORI PRONTI  
 - RICAMBI ORIGINALI BMC E INNOCENTI  
 - RESTAURI INTEGRALI  
 - ACQUISTASI AUTO PER RICAMBI  
 VIA MONVISO, 59 - 20089 VALLEAMBROSIA  
 DI ROZZANO (MI) Tel. 02/57504126

**BORGHI**  
**EPOCA**  
 Pneumatici e gomme d'epoca  
 Tel. 0532.7732 51/458579  
 Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara  
 Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

**RALLY DEGLI EROI**  
 12 ore di audacia  
 2013  
 rallydeglieroi.blogspot.it

*F.S. Felice Service*  
**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. 80 - 80019 Qualiano (NA)  
 E-mail: info@feliceservice.com  
 Tel. 081.818.60.67 - Fax 081.819.30.77  
 Sito: http://www.feliceservice.com

**nanni** BOLOGNA  
 RICAMBI  
 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**

germania  
**RICAMBI**  
 Ricambi per auto e  
 moto tedesche  
 Preventivi gratuiti  
 in italiano  
 Audi  
 BMW  
 MERCEDES  
 NSU  
 OPEL  
 PORSCHE  
 VW  
 ecc.  
 Krokusweg 6  
 D-86842 Türrkeim-Insingen  
 Tel 00 49-8245-9 0499 95  
 Fax 00 49-8245-9 0499 96  
 germania\_ricambi@gmx.de

**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 DO-  
 GANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI  
 • REIMMISSIONI 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.a.cs-bergamo.it  
 e-mail: agenziaacs@yahoo.it

**ROMA**

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**



**R8 GORDINI 1300**, 1969, blu, cambio corto, autobloccante, scarico quattro in uno, cerchi 13 Rolbar, auto sanissima; prezzo dopo visione, visibile a Treviso

3451758417

**SUPER 5 AUTOMATIC**, 1987, grigio metallizzato, omologata Asi, 70.000 km, conservata molto bene, unico proprietario; € 5000

3382076022

**ROVER**

**MINI COOPER 1.3**, 1992, verde inglese, tetto bianco, restauro conservativo, revisionata, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

**SIMCA**

**1200 S BERTONE**, 1969, rosso Tabor metallizzato, auto di carrozzeria e meccanica perfetta, molto bella e molto rara, visibile a Arezzo

0575591590

**SUBARU**

**IMPREZA WRX**, 2001, nero, interni sportivi originali, km 60.000, 4WD, potenza 160 kw, no supertassa, altre info su meccanica a richiesta, interni e carrozzeria impeccabili, meccanica e motore eccezionali, nessun lavoro da fare, gomme 80%, cerchi lega, vetri scuri, € 10.300, visibile a Torino



3477915012

**SUNBEAM**

**90 CABRIOLET**, 1952, azzurro, auto rara, completa, da restaurare, € 12.000



335355584

**90 ROADSTER**, 1953, rosso, auto rara, restauro da completare, € 15.000



335355594

**SUZUKI**

**SAMURAI 1.9 TD**, 2000, bianco, pick-up 2 posti, 3 treni di gomme, appena riverniciata, motore Peugeot 1.9 TD. Prezzo trattabile, visibile a Cuneo, € 6000

3336461092

**TRIUMPH**

**HERALD**, 1966, bianco, fuoriserie cabriolet, 4 posti, restaurata da poco, vero affare, € 3500

3391348947

**MK 3**, 1968, verde, cerchi a raggi, targa oro Asi, targhe nere originali, visibile a Lucca, € 14.000

0583933253

**SPITFIRE 1500**, 1977, marrone, ottime condizioni, qualsiasi prova, maggiori informazioni via e-mail, € 9000, qd11950@alice.it, visibile a Merano



3384323030

**SPITFIRE 4**, 1965, verde inglese originale, ruote a raggi, iscritta Csaì, in ottime condizioni; € 13.500, visibile a Brescia

3388612745

**TR4**, 1964, verde, omologata Asi, ottime condizioni generali, targa nera italiana da sempre, kit carburatori; € 22.000, visibile a Treviso

3394187034

**TR4**, 1963, red signal, ottime condizioni, omologata Asi, oro, pubblicata su Gran Turismo, chiamare nelle ore serali; € 22.000 trattabili, visibile a Roma

3355830047

**TR7 CONVERTIBLE**, 1981, nero, Asi, restauro totale, più altra TR7, in blocco, per ricambi. Prezzo trattabile, visibile a Padova, € 299510683

3299510683

**VOLKSWAGEN**

**KARMANN GHIA**, 1970, cabriolet, molto bella, visibile a Modena, € 25.000

3386215297

**MAGGIOLINO 1200**, 1984, azzurro metallizzato, da restaurare, targhe originali, € 1.400, visibile a Torino

3333241782

**MAGGIOLINO**, 1967, verde, conservata in perfetto stato, interno grigio rifatto, motore ok 1200, targa nera, € 9500, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**TYP 183 ILTIS**, 1980, celeste, omologata Asi, rarissima, versione civile, poco più di cento esemplari costruiti, originale; prezzo da stabilire, visibile a Cagliari

3398105167

**VOLVO**

**460**, 1992, amaranto, km 101.000, tagliandi e riparazioni Volvo, in garage. Auto in quotazione. Ore pasti, Antonio, visibile a Bari, € 1000

0805215058

**VENDO MOTO**

**DEMM**

**DUCK**, 1963, rosso, originale, con libretto, tutto perfettamente funzionante, chiamare nelle ore pasti; prezzo da definire, visibile a Pistoia

0572619141

**DUCATI**

**500 GTV**, 1982, nero-oro, moto in perfetto stato, conservata, iscritta FMI, da vetrina, qualsiasi prova, invio foto, gommata, revisionata, visibile a Perugia, € 2000

330882503

**HONDA**

**GOLDWING 1100**, 1980, amaranto, ottimo stato, revisionato motore e sospensioni nuove, possibile Asi, eventuale permuta, visibile a Roma, € 3500

3280737475

**INNOCENTI**

**LAMBRETTA 150 D**, 1956, manubrio in alluminio, restauro totale, targa e libretto originali, Fmi, perfetta; € 4.500, visibile a Monza

3382402525

**LAMBRETTA B**, 1949, rosso, I serie, conservata, Asi, documenti e targa originali, visibile a Ancona

335327795

**LAMBRETTA D**, 1952, verde, restauro maniacale, targa e documenti in regola, € 3500



335355594

**LAVERDA**

**750 SF (TAMBURO)**, 1971, rosso, in ottime condizioni, gomme e batteria nuove, Asi, per uso giornaliero, non si accettano permuta; € 8000, visibile a Vibo Valentia

3290725957

**MALANCA**

**CORSA 125**, bianco/rosso, biolindrico, partecipato Campionato Mondiale Monomarca 1973, € 3500, visibile a Vicenza



3895309809

**MORINI**

**CORSARINO ZZ**, 1977, rosso nero, da concorso, libretto originale, qualsiasi prova, € 3000

3339579760

**KANGURO 350**, bianco, unico proprietario, km 7000, freno anteriore a disco, coperture Dunlop nuove, batteria nuova, molto bella, € 1100

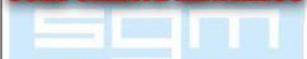
3476323675

**MOTO GUZZI**

**850 LE MANS III**, 1982, rosso-nero, conservata, Fmi, cambio denti dritti, qualsiasi prova, si accettano permuta anche con Fiat 500 D-N, visibile a Livorno

3479375856

**30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA FINITURA ED IL RIPRISTINO A NUOVO DI QUALSIASI COMPONENTE METALLICO**



**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

Orologi da polso tachimetro altamente dettagliate.



per esempio Kufner 1971 - 138,- €

www.bavarian-crono.de



**AUTOFFICINA FERRARI di Ferrari Paolo Andrea**

B.P. 100 - Via Motta Visconti, 44bis 27022 CASORATE PRIMO (PV)

Tel. e Fax 02/90000016 - Cell. 338/6847887

**OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN RAFFREDDATI AD ARIA**

Riparazioni - Restauri - Consulenze - Vasto magazzino - Ricambi nuovi ed usati - SCORTI A SOCI CLUB

www.centromaggiolino.it

aircooled by plank

**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

**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 Medio
- 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



Città di Sorrento



Comune di Sant'Agnello



**NON SOLO SPIDER Sorrento**



Città di Piano di Sorrento



Comune di Meta



# I Mostra Mercato Auto & Moto d' Epoca

## II Scappottata d' Inverno

9 - 10 Marzo 2013  
Sorrento (NA)

i nostri partner  
spiderlifestyle .com



Centro Revisioni  
Autolavaggio

info e contatti  
Sergio 333.99.25.141  
081.808.72.38 - 081.532.40.00 - 081.807.56.39  
www.nonsolospider.com  
info@nonsolospider.com

**LODOLA 235 GT**, 1960, rosso, restauro completo, targa oro ASI, con targa ed estratto cronologico, da vetrina, € 3000  
3881936066

**PIAGGIO**

**CIAO**, 1996, verde metallizzato, modello miscelatore separato, con libretto ricambi, visibile a Lodi, € 500  
3493518152

■ **VESPA 160 GS**, 1963, bianco, ottima, € 7000, visibile a Brescia  
3484796030

■ **VESPA FARO BASSO**, 1954, sabbia, 125 cc, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it  
0375790025 - 3498689674

**VESPA GS 160**, 1964, bianco, perfetta, visibile a Lecce, € 5000  
3358329463

**VESPA PX 150 E**, 1982, azzurro metallizzato, tutta originale, completamente conservata, km 13.200, gomme nuove, sempre box, targa e documenti originali, bauletto Piaggio, parabrezza ed altri accessori, vendesi per inutilizzo, € 3500 non trattabili, visibile a Castano Primo (MI)  
3386631707

**ROYAL ENFIELD**

**BULLET**, 1963, nero, 350, iscritta ASI, ottime condizioni, da intenditori, visibile a Brescia, € 7200  
3661991552

**SUNBEAM**

■ **S8**, 1954, molto bella, FMI, € 8500, visibile a Brescia  
3484796030

**YAMAHA**

**TW 125**, 2001, grigio - nero, enduro GT grigianera, conservata, buone condizioni, visibile a Firenze, € 2000  
3393872173

**VENDO VARIE**

**BOLLI AUTO**, dal 1923 al 1988, bolli auto con portabollo, solo originali d'epoca più camion e motorini, € 5, s.badoni@virgilio.it

**tutti i bolli per le tue auto e moto d'epoca completi di portabollo dal 1928 al 1983**  
Tel. 3881221569

**FENDINEBBIA SIEM**, per auto francesi anni '50 e '60  
3355699617

**OROLOGI DA CRUSCOTTO**, Jaeger 4 Jours, Veglia 8 giorni, funzionanti, strumenti Alfa  
3483516228  
3397893430

**PER ABARTH**, motore nuovo, completo, 1000 An, € 15.000  
3331435322

■ **PER ALFA ROMEO**, 1932, 1750 GTC, carrozzeria completa in legno-alluminio tipo Touring, superleggera, € 15.000  
33355594

**PER ALFA ROMEO**, 161 libretti d'uso e manutenzione per auto dagli anni '60 a oggi e 140 depliant dagli anni '80 a oggi, molto belli, solo in blocco. Prezzo trattabile, no curiosi, visibile a Belluno, € 5000  
3404839620

**PER ALFA ROMEO**, 1953-1957, blu, 1900 Berlina Super Coupé, motori 1306 e 1308, con vario materiale di meccanica e carrozzeria, paolo@classicvintagecar.it  
3494726359

**PER ALFA ROMEO**, 1900, 2000, 2500, 5 cerchi ruota in lamiera, originali, stampati, misura 165x400, € 400  
3405327692

**PER ALFA ROMEO**, 2600 Spider, motore completo di cambio, visibile a Bologna  
3395382578

**PER ALFA ROMEO**, 75 Turbo, ricambi di carrozzeria e meccanica  
3391118827

**PER ALFA ROMEO**, 75, sedili Recaro, sedile guida rovinato  
3391118827

**PER ALFA ROMEO**, 1972, Alfetta 1.8 prima serie, libretto uso e manutenzione, originale, visibile a Torino, € 25  
3336983053

**PER ALFA ROMEO**, Alfetta, 4 cerchi millerighe, bellissimi, visibile a Milano, € 200  
3382578165

**PER ALFA ROMEO**, 1970, Alfetta, quattro cerchi in acciaio del 14, come nuovi, € 200  
3494602774

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, 5 cerchi BWA 8x13 a € 600, 2 cerchi BWA 61/2x13 a € 200, 4 cerchi Momo 6x14 a € 400, visibile a Torino  
3356718888

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta Sprint/Spider, attrezzi con custodia, originale, in juta nera  
3339579760

**PER ALFA ROMEO**, GTV 2000, fanalini posteriori, carburatori, tromboncini, parafranghi, alternatore, motorino d'avviamento  
3398069563

**PER ALFA ROMEO**, Montreal, vari ricambi di carrozzeria, vetri e meccanica  
3342714696

**PER ATLAS**, fasce bianche applicabili ai fianchi dei pneumatici, ottima qualità, pure gomma; € 60  
3356507707

**PER AUTOSPRINT**, 1990-2003, annate complete dal 1990 al 2003, vendesi in blocco, € 200  
3356927585

**PER BMW**, 1980, 520, gruppi ottici anteriori e posteriori, leverismi alzacristalli e retrovisore elettrici, comandi, visibile a Udine, € 400  
336918196

**PER CITROËN**, 1974, DS 23 Pallas, ricambi  
3382935711

**PER CITROËN**, DS, eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica e idraulica, anche a domicilio (Milano e hinterland). Revisione pezzi idraulici, dispongo di ricambi sia nuovi che usati, Pietro  
3474417703

**PER CITROËN**, DS, ricambi nuovi ed usati, interni e moquette  
3355945776

**PER FERRARI**, 246 GT, 308 GT4, 400 GT, Mondial 3200, F 512M, 360 Spider, GTO 599, Mondial 8, 430 Spider, F40, libretto uso e manutenzione  
3283056562

**PER FERRARI**, 308 GTS I, 308 GTB I, 208 GTB, 208 GTS, Dino 308 GT4, 308 GTB, 208 Turbo Intercooler, catalogo parti di ricambio; € 150 cadauno  
3283056562

**PER FERRARI**, Dino 308 GT4, catalogo parti di ricambi, libretto uso e manutenzione  
3283056562

**PER FERRARI**, Dino 308 GT4, quattro ruote complete, dischi Cromadora, più coppe  
3381691233

**PER FIAT**, 1100/103, manuale officina completo, tutte le parti; € 30  
3383391744

**PER FIAT**, 1100 B E BLR, parafranghi anteriori e posteriori, cambio, gruppo, differenziale, come nuovi, originali, ammortizzatori, altro  
3337843998

**PER FIAT**, 1964, 1100 D, paraurti posteriore, visibile a Pescara, € 100  
330431411

**PER FIAT**, nero, 128 Rally, volante originale a 60 € e 2 manometri olio originali a 40 €, visibile a Lucca, € 100  
3492998637

**PER FIAT**, 1974, 128 Special, ricambi originali dell'epoca, di meccanica, carrozzeria e tappezzeria  
3283787456

**PER FIAT**, 128, 128 Rally, 124, 500 D F L, Alfa Romeo 1750 I serie, pezzi di ricambio. Non spedisco, visibile a Pordenone  
042779376

**PER FIAT**, 1950-1955, 500 C, Topolino, 1100, 103, motori, testate, cambi, cerchi, paraurti anteriori e posteriori nuovi, maniglie e serrature, fari anteriori e posteriori nuovi  
3384566475

**PER FIAT**, 1960, grigio, 500 D, motore Fiat in buone condizioni, non bloccato, funzionante, € 1000, visibile a Trento  
3492910892

**PER FIAT**, 600, pezzi di meccanica, € 100  
3480358524

**PER FIAT**, Ritmo Abarth 130 TC, coppia sedili anteriori, in ottime condizioni, orologio, centralina Marelli nuova e altro  
3294104535

**PER LANCIA**, Aurelia B20 IV-V serie, cambio, revisionato, pari al nuovo, garantito nel suo funzionamento, € 2000, visibile a Perugia  
3388206682

**PER LAND ROVER**, 1987, blu caspian, Range Rover 3500, ricambi di meccanica e carrozzeria usati, visibile a Torino  
3498571951

**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.autoricambisassi.com  
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE  
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:  
LAMIERATI, PARAURTI, SCRITTE,  
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,  
FARI, FANALINI, SPECCH,....  
10154 Torino - Via Maddalena 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**CUSCINETTI D'EPOCA**

**RIV**

Tel e fax: 051.6258156  
E-mail: deghen@libero.it

**Vuoi fare pubblicità su RUOTECLASSICHE**

Chiama lo **02.82472.560**  
**pubblicita@edidomus.it**

Ruoteclassiche al tuo servizio

**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

**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 928959 - Fax +39 0577 909919

**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

*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

moss Triumph MG Austin Healey  
Jaguar JF MG PENRITE Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Vo 1° Maggio N.00 - 25038 RONICCO (BS) - Tel. 030/770291 - 770341 - Fax 030/770463

**e elvezioesposito**  
Interni Auto d'Epoca  
[www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)

Tel. & Fax 0964.36074  
340 52 74 950  
info@elvezio.com

**MOSTRE SCAMBIO** dove incontrare elvezio

Febbraio 15-16-17 Novogro 23-24 Scra  
Marzo 2-3 Tor di Vallo 16-17 Agira  
16-17 Vallo della Lucania (SA) solo per consomme  
23-24 Capannelle (RM)

**Elettrauto Franco s.r.l.**

COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)  
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

**DKS AUTOMOTIVE** 

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

Ricambi e accessori  
Citroën 2 CV e Renault 4

Tel. 0577.909002 - Fax. 0577.909919

**2CV - MEHARI CLUB CASSIS**

**SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO**  
— 2CV - MEHARI —

**2CV 2013**  
Catalogue Pièces de rechange  
[www.2cvclub.com](http://www.2cvclub.com)

**MEHARI 2013**  
Catalogue Pièces de rechange  
[www.mehariclub.com](http://www.mehariclub.com)

**www.2cvclub.it**

**Distributore ufficiale in ITALIA**

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS. Eccezione promozioni internet del sito [www.2cvclub.it](http://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](mailto:info@davidauto.it)  
[www.davidauto.it](http://www.davidauto.it)

**Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS**  
BP 19 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax : 00 33 442 01 95 80

**CAR OUTLET SILVAUTO**

**Show Room e Vendita:**  
Bergamo  
via L. Luzzatti (zona Malpensata)  
Tel. 035.42.43.575  
fax 035.38.40.040  
info@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](http://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 COUPE 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. <b>Eccelsa</b>	 FERRARI 456 GT, anno 1994, km. 73.779, climatizzatore, autoradio CD, fendi, cerchi in lega 17", vetri elettrici, interni in pelle nera, grigio Charcoal, moquette nera. <b>RESTAURATA MANIACALMENTE</b>	 FIAT DINO COUPE 2000 BERTONE TIPO 135 AC, anno 1968, km. 85.732, targhe (MI*F5...), accessori originali, doppie chiavi, documenti e libretto originali dell'epoca, una delle primissime prodotte, molto rara. <b>iscritta ASI</b>	 VW MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET KAR-MANN anno 1979, capote beige, interni sky nero, poggiatesta, libretto istruzioni e uso e manutenzione originali, doppie chiavi, tutto nuovo. <b>RESTAURATO MANIACALE</b>	 A.R. MONTREAL, 1971, km. 3.929 da motore nuovo totalmente revisionato. Targhe, documenti, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originali, disponibile anche arancio. <b>ASI 3ª Targa Oro e FIVA</b>
 FIAT 600 PORTE CONTROVENTO, 05/1957, km. 127 da motore nuovo totalmente revisionato, restauro totale, maniacale e altamente professionale con lamiere, meccanica, impianto elettrico, tappezzeria, cromature nuovi. Targhe (GR 02...) e documenti originali.	 M.B. 300 CE W124 C.A., anno 1990, clima auto, cambio auto 5 marce, differenziale autobloccante, interni in pelle nera, vetro atermico verde. Targhe (BG) e documenti originali. <b>iscritta ASI</b>	 FERRARI TESTAROSSA MONDADO BISPEC-CHIO, anno 1987, km. 56.327, vettura ultraperfetta frizione nuova - targhe dell'epoca - doppie chiavi, trousse attrezzi completa e telo coprivettura originali. <b>iscritta ASI</b>	 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...), <b>iscritta ASI. PERFETTA</b>
 A.R. GIULIA SPIDER 1600 TIPO anno 1963, km. 49.326, autoradio blaupunkt onde medie dell'epoca, maniacale e altamente professionale con lamiere, meccanica, impianto elettrico, tappezzeria, cromature nuovi. Targhe (GR 02...) e documenti originali. <b>AFRANC</b>	 A.R. 2000 COUPE VELOCE 1ªSERIE, 1973, sedili e pannelli in similpelle sky beige - targhe originali (BG 53...), doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale. <b>RESTAURATO PROFESSIONALMENTE MANIACALMENTE</b>	<b>MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI</b> , anno 1982, Km. 51.727, <b>iscritta ASI. Perfetta.</b> <b>ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE</b> 116.44, anno 1979, km. 107.777. <b>Conservata in modo maniacale.</b> <b>ALFA ROMEO ALFETTA GT 1800 TIPO 116.10 1ª SERIE</b> , anno 1975, km. 88.103, <b>iscritta ASI.</b> <b>MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (1997CC 105CV)</b> , anno 1989, Km. 122.310. <b>Eccelsa.</b> <b>FIAT 500 C TOPOLINO TRASFORMABILE</b> , 1951, Km. 104.407. <b>Restauro totale e altamente professionale.</b> <b>ALFA ROMEO GTV 6 2.5 TIPO 116 C 1ª SERIE</b> , anno 1981, Km. 130.754, "motore nuovo". <b>Perfetta.</b> <b>ALFA ROMEO ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1ª SERIE SCUDO STRETTO FRONTALE</b> , anno 1974, km. 91.202, <b>iscritta ASI.</b> <b>FIAT 1500 BERLINA</b> , 1965, km. 84.660. <b>Affare.</b> <b>VW MAGGIOLONE 1303</b> , 1972, km. 110.082. <b>Perfetta.</b>		

**PRESENTI A: AUTOMOTORETRO' TORINO, 8-9-10 FEBBRAIO 2013**  
**MILANOAUTOCCLASSICA PAD. 18, 22-23-24 FEBBRAIO 2013**

**PER NSU**, 1969, RO-80, serie completa fanaleria e particolari di carrozzeria, visibile a Brescia, € 600

3409966218

**PER PEUGEOT**, 1990, 205 1.3 Rallye, moquette rossa come nuova, trattata in tappezzeria, molto bella, visibile a Perugia, € 200

3346505108

**PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

**PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

**PER PORSCHE**, 1958, giallo, 356 AT2, motore, cambio ecc completi, vari pezzi, completa, da resturo, documenti USA ok

3381569286

**PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo a bitubo, alte prestazioni, sound Porsche



3382967592

**PER RALEIGH**, Royal Roadster, pattini freno made in England, n°4 da 50 mm e n°4 da 60 mm, marca Fibrax, nuovi, visibile a Roma

3398432627

**ROMBO**, 1984-1986, annate complete, dal 1984 al 1986, vendesi in blocco, € 60

3356927585

**PER SIMCA**, Matra Bagheera, porta anteriore sinistra, portellone vetro, in buone condizioni, chiamare nelle ore pasti; prezzo modico

042294817

**PER VOLKSWAGEN**, 1970-1973, Maggiolone, vendesi vari ricambi di carrozzeria, parafranghi, vetri, visibile a Viterbo

3387885528

**PORTAPACCHI**, 1970, per auto storica, praticamente nuovo

3387952430

**RIVISTE**, Ruoteclassiche 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

**RIVISTE**, Ruoteclassiche dal n° 155 al n° 287; Elaborare dal n° 125 al n°160; € 1 cadauno, totale € 197

3398069563

**STEMMA**, Royal Automobli Club, come nuovo, alto 11 cm. € 90



3336934881

**VARIE**, Citoren DS, quattro revue tecniche, volante Personal, due orologi Jaeger auto

3397893430

**VARIE**, per Dinamo e Doge 6V, indotti; per Jeep 6V, motorino, visibile a Gaioarine (TV)

043476430

**VOLANTE NARDI**, 1960, per auto anni '60, senza mozzo, visibile a Ravenna, € 250

335272795

**COMPRO AUTO**

**ALFA ROMEO**

**GIULIETTA**, 1955-1975, Spider o Sprint o Giulia Berlina 1600 cc o Giulia GT 1750/2000 cc

3387258514

**SPIDER 3.0 V6 (916)**, 1998-2002, in buone condizioni, originale

3488248354

**DINO**

**246 GT/GTS**, rosso o giallo, preferibilmente Nord Italia, pagamento contanti

0041793416491

**LANCIA**

**DELTA HF 1600 IE TURBO**, 1991/1992, bianco, rosso, grigio, inurtata, eccellenti condizioni, originale, unico proprietario, pagamento contanti

3398400771

**LOTUS**

**ELISE MK I**, guida a sinistra, originale

3207220048

**OPEL**

**1900 GT**, 1969-1972, solo se originale e con meccanica perfetta, pagamento contanti, € 8000 - € 10.000

055790826 - 3333511169

**RENAULT**

**8 GORDINI 1300**, anche da lieve restauro, purchè completa e funzionante

3356786520

**SIMCA**

**MARLY BREAK**, 1956-1961, anche da restauro o radiata

3485391793

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLINO CABRIOLETTA**, 1960, indifferente, con documenti italiani, prezzo coerente

3388641668

**COMPRO MOTO**

**APRILIA**

**AMICO**, in buone condizioni, zona Genova

3476323675

**COMPRO VARIE**

**AUTO D'EPOCA**, amatore compra o permuta auto d'epoca, anche da restauro, trattative e pagamento veloci

360372850

**PER FIAT**, 1976, rosso, 128 3P Coupé, rivestimenti sedili anteriori in tessuto marrone scozzese

0033493651878

**PER PORSCHE**, 1972, 2.4 T e 2.4 S, originale, anche da restauro, documenti italiani, massima serietà

3394904683

**RIVISTE**, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, 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



# 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.  
Cesenatico (FC)

Tel/Fax 0547.671993  
Cell. 334.9713568

info@viefifelubrificanti.it  
www.viefifelubrificanti.it

**CENTRO GOMME**  
**LOSICALZO**

Viale Cav. Pasquale Vena, 27  
75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY  
Tel./Fax 0835.462071  
e-mail: [centrogommeloscalzo@libero.it](mailto: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.centrogommeloscalzosrl.it](http://www.centrogommeloscalzosrl.it)

di Bertamini Renzo & C. snc  
Via L. Infano, 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](http://www.gardaricambi.com)  
e-mail [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

**MORGAN**  
CONCESSIONARIO UFFICIALE

vendita Morgan nuove ed usate  
ricambi originali  
assistenza tecnica  
restauri professionali  
noleggio auto Morgan  
corsi di guida Morgan

**Trivellato**

Professionisti per Passione

Masera di Padova - Via Bolzani 152, 35020 Padova  
T. 049 8961605 F. 049 8629289  
[www.morgan-automobili.it](http://www.morgan-automobili.it)

**LIBRETTI USO MANUTENZIONE**

- CATALOGHI  
RICAMBI
- MANUALI DI  
RIPARAZIONE

**GUARDUCCI FIRENZE**  
Tel. 3483352711 Fax 055409572

**TAPPEZZERIA  
CLASSICA**  
By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI  
PER AUTO D'EPOCA  
Interni Omologabili ASI**

Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)  
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431  
[www.classicabvolumi.it](http://www.classicabvolumi.it)  
e-mail: [classicabvolumi@alice.it](mailto:classicabvolumi@alice.it)

**Pizzarelli Fausto**  
RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI  
COMPLETI - CAROTTE PEDANE ecc.  
SILANZI - SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135  
Portatile (0337) 569941

**RICAMBI  
ROSSOCORSA**

**VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA**

[www.ricambirossocorsa.it](http://www.ricambirossocorsa.it)  
[info@ricambirossocorsa.it](mailto:info@ricambirossocorsa.it)  
Walter Bertolla mobile +393406502690

**AUTOFFICINA**  
GUARALDI  
&  
MARMINI

SPECIALISTI  
JAGUAR

Via Diana, 12 p.m.i. 44124 - Ferrara  
Cod.F. e P.Iva 01706070388  
[autofficinaguaraldiemarmini@gmail.it](mailto:autofficinaguaraldiemarmini@gmail.it)  
Tel. 0532.730615 Cel. 393.5057697

**2CV PALACE**

2CV PALACE srl  
Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERIO (MI)

cell. 3475236601  
tel. fax (039) 2458508  
e-mail: [2cv.palace@live.it](mailto:2cv.palace@live.it)

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,  
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate  
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: [nicolini@sermetro.it](mailto:nicolini@sermetro.it)

Pratiche automobilistiche ad elevato  
grado di difficoltà

**Vitoli Matteo & Figlio**  
AUTOCARROZZERIA

SPECIALISTA IN:

- VERNICIATURA A FORNO
- TINTOMETRO E BANCO DIMA
- RESTAURI AUTO E MOTO STORICHE

Maggiolini e DS

Via Bovissas ca. 97 - telefono 02 39310972 - 20157 milano  
[www.carrozzeriavitoli.com](http://www.carrozzeriavitoli.com) [info@carrozzeriavitoli.com](mailto:info@carrozzeriavitoli.com)

**CERCHI** per auto d'epoca  
dagli anni '60 ad oggi

**Reperimento cerchi rari**

**DAVIDE TASSI**

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)  
Cell. 347/2511545 - [tassi.davide@yahoo.it](mailto:tassi.davide@yahoo.it)  
[www.cerchiautodepoca.com](http://www.cerchiautodepoca.com)

**MAC RESTAURI**

**CITROËN D'EPOCA**

0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 [www.macrestauri.com](http://www.macrestauri.com)

**ASPOR ROMA ASPOR**

**23-24 ottobre 2013**  
**XXV Edizione**

**Il meglio di  
Millennium**

ritorna a  
**CAPANNELLE**

Ippodromo Capannelle via Appia 1245

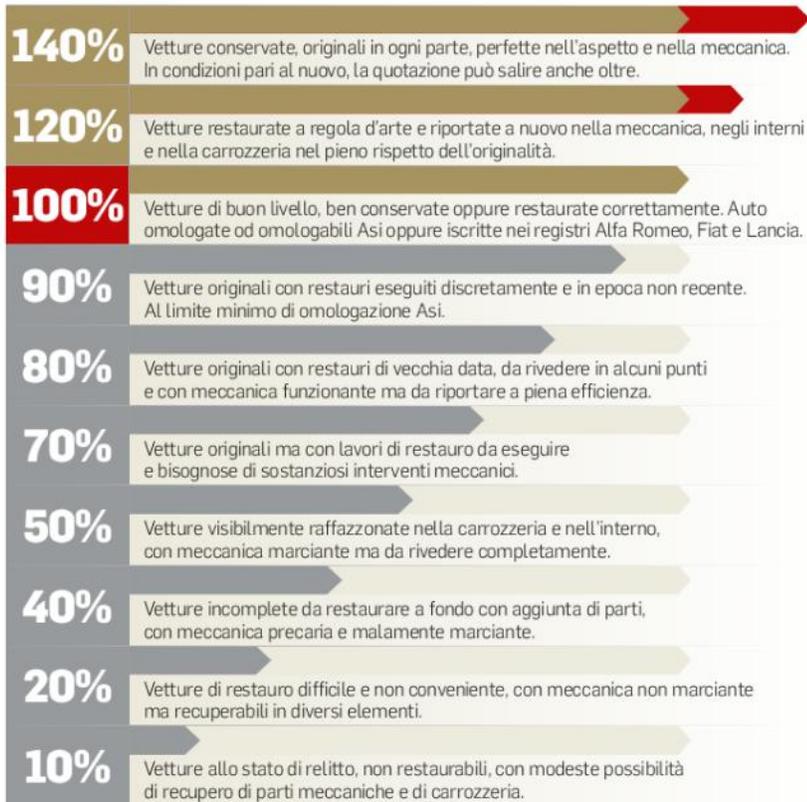
**Un mare di Ricambi  
Auto Moto  
Accessori  
d'epoca**

**La più grande MostraScambio del CentroSud**

Capannelle: un ritorno molto atteso da  
espositori, club e appassionati.  
**Un ritorno alla grande:**  
**200 spazi per ricambi già assegnati.**  
In programma: eventi collaterali eccezionali.

**CONTATTI**  
A.S. Miti & Motori  
Fax 06.62298727 Tel 3473089257 - 3803481617  
[ilmegliodimillennium@hotmail.it](mailto:ilmegliodimillennium@hotmail.it)  
[www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.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 <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ABARTH ITALIA</b>				<b>ACMA FRANCIA</b>				<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				<b>VALUTAZIONI IN CRESCITA</b>			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	27.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	35.000	1900				1900	1884	1950-54	18.000
595	594	1963-71	15.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	22.000	1900 TI				1900 TI	1884	1952-54	20.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	24.000	1900 SUPER				1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
695	690	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	22.000	1900 TI SUPER				1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	24.000	1900 PRIMAVERA				1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	65.000	1900 SPRINT I SERIE				1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000	1900 SPRINT II SERIE				1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	55.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	<b>AC GRAN BRETAGNA</b>				6C 1750 SUPER SPORT				1900 SS	1975	1954-55	65.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000	6C 1750 SPORT				1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	30.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	28.000	6C 1750 TURISMO				AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	45.000	6C 1750 GRAN TURISMO				DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 TC BERLINA	847	1961-65	16.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000	6C 1750 GRAN SPORT				GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	35.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.				GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	8C 2300				GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
MONMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	55.000	8C 2300 TURISMO/B LUNGO				GIULIETTA TI I SERIE	1290	1957-59	13.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	COBRA 260	4261	1962-63	150.000	8C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO				GIULIETTA TI II SERIE	1290	1959-61	12.000
OT 1000	982	1964-68	9.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000	8C 2300 PESCARA/A/B PESCARA				GIULIETTA TI III SERIE	1290	1961-65	10.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 427	6997	1964-68	350.000	8C 2300 MILLE MIGLIA				GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	80.000	8C 2900A				GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	8C 2900B				GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	15.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	8C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI				GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1956-58	35.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	8C 2500 SPORT				GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT.»	1290	1958	32.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	16.000	SUPERBLOWER/CRS	3506-4942	1987-02	100.000	8C 2500 SUPER SPORT				GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	<b>ACM ITALIA</b>				8C 2500 COLONIALE				1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000	8C 2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE				GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000					8C 2500 S FRECCIA D'ORO				GIULIETTA SZ	1290	1958-61	65.000
								8C 2500 SS VILLA D'ESTE				GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	110.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1965-68	34.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2.500	186 3.0 V6 24V	2869	1988-02	2.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULIETTA 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	1938	20.000
GIULIETTA 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	1938	25.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1966-68	40.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	6.000	<b>ALLARD GRAN BRETAGNA</b>							
GIULIETTA 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
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	36.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	5.000	<b>ALPINA-BMW GERMANIA</b>							
GIULIA 1600 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	GTV 2.5	2492	1980-82	7.500	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	GTV 2.5	2492	1983-87	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	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA TZZ	1570	1964-65	300.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	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	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	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	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	<b>ALPINE RENAULT FRANCIA</b>							
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	25.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	6.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	<b>ARO ROMANIA</b>			
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	5.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	4.500	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A106 CABRIOLET	747	1968-60	15.000	SERIE 240	2495-3119	1972-93	1.500
GIULIA SUPER	1570	1965-72	7.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	5.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	<b>ASA ITALIA</b>			
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	4.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	1000 GT COUPÉ	1032	1962-67	65.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	7.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	3.500	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	<b>ASIA MOTORS COREA DEL SUD</b>			
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	4.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ROCTIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1992	1.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.900	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	<b>ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA</b>			
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	15 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	2 LITRE ROADSTER	1960	1936-40	65.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB2 COUPÉ	2580	1930-53	80.000
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB2 CABRIOLET	2580	1930-53	100.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPÉ	2580-2922	1953-58	85.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	120.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB4 COUPÉ	3670	1958-63	150.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
2000	1975	1968-62	8.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB4 GT	3670	1959-61	250.000
2600	2584	1962-69	10.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.000.000
2600 DE LUKE (OSI)	2584	1965-67	11.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	180.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	230.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	120.000
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB6 MK2 COUPÉ	3995	1969-70	130.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1968-61	30.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DB6 VOLANTE	3995	1965-70	170.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DBS	3995	1967-71	30.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DBS VANTAGE	3995	1968-71	35.000
1750	1779	1968-72	7.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	DBS V8	5340	1971-73	35.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8	5340	1973-82	35.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8	5340	1983-89	40.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	55.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1987-88	80.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8 VOLANTE	5340	1976-90	75.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	90.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	100.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VIRAGE	5340	1988-93	36.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	45.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VOLANTE 2+2	5340	1991-99	45.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VOLANTE CONVERTIBILE	5340	1997-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VANTAGE	5340	1993-00	40.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VANTAGE 600	5340	1998-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	VANTAGE LE MANS	5341	1999	50.000
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	LAGONDA	5340	1976-84	27.000
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	A108 BERLINETTA	998	1958					

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	<b>AUSTIN GRAN BRETAGNA</b>				Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	20	3601	1921-81	13.000	METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	20 II SERIE	3400	1932-38	12.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
80 D/TD IV SERIE	1588-1986	1986-90	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	12/4	1255	1932-36	8.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 20 DL/DSL	1994	1988-91	1.000	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	15.9	1711	1935-37	8.500	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	2.000	14	1711	1937-39	8.500	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	TURBO R/S/RT	6750	1985-98	30.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	<b>AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA</b>				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 BN1	2660	1953-55	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 BN2	2660	1955	30.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
100 TURBO/QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100 S BN2	2660	1954-55	60.000	CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	16	2249	1932-36	10.000	100 M BN2	2660	1956	50.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	16 II (SERIE)	2199	1945-49	8.000	100/6 BW-8N6	2639	1955-59	30.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1998-02	28.000
100 AVANT/TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	18	2510	1938-39	10.000	3000 BN7/B77	2912	1969-61	35.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
100 AVANT Q/TD/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	28	4016	1938-40	15.000	3000 MK II BN7/B77/BJ7	2912	1961-63	40.000	ARNAGE R	6750	2002	30.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-93	1.000	EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	3000 MK III BJ8	2912	1963-68	45.000	ARNAGE T	6750	2002	35.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-93	1.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1968-61	15.000	<b>BERTONE ITALIA</b>			
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-93	1.500	TEN	1125	1939-47	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	1962-66	10.000	<b>BIANCHI ITALIA</b>			
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	<b>AUTO UNION/DKW GERMANIA</b>				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	F 91/4	896-980	1954-62	4.500	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	5.000	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	980	1959-63	4.000	<b>BIZZARRINI ITALIA</b>			
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	1958-65	6.000	<b>BMW GERMANIA</b>			
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	17.000	A85	2639	1956-59	5.000	<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>				315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A89	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	9.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	A105	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	85.000
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	328 ROADSTER	1971	1937-39	250.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-93	2.000	CHAMP	2838	1952-57	9.000	BIANCHINA BERL 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	501B	2077	1955-58	17.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-90	2.500	A30	803	1951-56	4.000	GIARDINIERA	499	1966-77	2.500	501B	2580	1955-62	18.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	STELLINA	767-792	1963-68	8.000	502 2.6 LITRI	2580	1954-61	18.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1981-93	1.000	A35	948	1956-62	4.500	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	502 3.2 LITRI	3168	1955-61	19.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1981-93	1.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	503 COUPE	3168	1956-59	50.000
80 2.8 V6 QUATTRO V SERIE	2771	1981-94	1.500	A35 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1983-94	2.500	A35 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500	507 ROADSTER	3168	1966-60	300.000
S2 AVANT	2226	1982-94	3.000	A80 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	A111	1438	1969-72	2.000	2800	2580	1961-62	14.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	9.000	A80 CAMBRIDGE DIESEL	2199	1962-69	3.000	A112	903	1969-71	3.000	2800 L	2580	1961-62	15.000
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1981-00	4.000	A70 HAMPSHIRE	1489	1948-51	5.000	A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
COUPE 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1992-95	2.000	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	A112 JUNIOR	903	1983-86	1.500	3200 CS	3168	1962-65	17.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1980-94	1.000	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A112 ELEGANT	965	1971-82	2.000	250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10.000
100 2.8 V6 QUATTRO AVANT	2771	1981-94	1.500	A40	948-1088	1958-68	3.500	A112 ELITE	965	1979-85	1.500	600	582	1957-59	7.000
100 2.2 TURBO 20V Q. SA/AVANT S4	2226	1981-94	1.500	A125 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	A112 LX	965	1983-85	1.500	700 BERLINA	697	1961-61	4.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1983-94	2.500	A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	A112 ALBARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500	700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1975-77	5.500	700 COUPE	697	1964-65	4.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	GPSY	2199	1958-67	7.000	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
A4 CABRIOLET 2.4/3.0	2393-2976	2002	4.000	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	Y10 4WD/FIRE L1 4WD	999-1108	1986-95	1.500	1500	1499	1961-64	3.000
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.000	Y10 FIRE L1/E/LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-93	1.000	1800	1606	1964-66	3.000
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4.500	Y10 1.3 I.E./GT LE	1297-1301	1987-93	2.000	1800	1773	1963-68	3.500
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	MINI COOPER	997	1961-63	10.000	<b>BANTAM STATI UNITI</b>				1800 TI	1773	1964-66	4.000
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	MINI COOPER	998	1964-68	9.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000	1800 TI/SA	1773	1964-65	15.000
A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	13.000	<b>BENTLEY GRAN BRETAGNA</b>				2000	1990	1966-72	3.500
A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	16.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000	2000 TITILLUX	1990	1966-70	4.000
A6 2.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	MINI COOPER S	970	1964-65	14.000	6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	300.000	2000 C COUPE	1990	1965-69	5.000
A6 4 2V8	4172	1998-02	3.000	MINI MOKE	848	1964-68	7.000	8 LITRE TORPED							

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
3.0 CSL	2886-3003	1971-73	17.000	735i (E23)	3430	1982-86	2.500	TYPE 22	1453	1919-26	170.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	35.000	745i (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	C6 BERLINA	24 42-2650	1928-32	16.000
318/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	745i (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	TYPE 23	1453	1919-26	170.000	BA10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
315/316/318i (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	730i/735i (E32)	2886-3430	1986-92	3.000	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	735iL (E32)	3430	1988-92	3.500	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730i/730i V8/740i V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	TYPE 35	1991	1924-31	500.000	7 S TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	750i/Li (E32)	4988	1986-94	5.000	TYPE 35A	1991	1924-31	500.000	7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
323i (E21)	2316	1977-82	4.500	730i V8/740i V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	TYPE 35T	2261	1926-30	700.000	7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	728i (E38)	2793	1999-01	2.500	TYPE 35TC/B	2261	1927-31	700.000	11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
316/318i/320i (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730i/735i/740i V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
323i (E30)	2316	1982-85	3.500	750i/Li (E38)	5379	1994-01	4.000	TYPE 37	1496	1925-30	400.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	M1	3430	1979-81	90.000	TYPE 38A	1991	1927	250.000	11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	Z1	2494	1988-92	25.000	TYPE 40	1496	1926-30	200.000	11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	840 C/V8 32V (E 31)	3982-4398	1993-00	9.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	45.000
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	850/850 C V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	5.000.000	15 SX	2867	1938-45	20.000
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	16.000	TYPE43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	15 SIX	2867	1946-56	18.000
318i/318i/320i (E30)	1586-1991	1987-91	1.000	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000	TYPE 44	2492	1927-30	150.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000	11 BL LÉGÈRE	1911	1948-57	11.000
325i 2.4 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2866	1929-30	300.000	2 CV	375-425	1948-60	10.000
325i 2.4V 2.4 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 49	3257	1930-34	120.000	2 CV SAHARA (BIMOTORE 425K2)	850	1958-66	20.000
318i/320i TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000	TYPE 50	4972	1930-34	400.000	2 CV	425-602	1961-70	6.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	X5 3.0	2979	1999-02	5.500	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	AMi 6	602	1961-69	4.000
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	X5 4.4	4398	1999-02	6.000	TYPE 57 GALIBER	3257	1933-39	250.000	AMi 6 BREAK	602	1964-69	3.500
325iX 2.4 P (E30)	2494	1985-90	1.500	323/325/328i/330i 24V (E46)	2494-2793	1998-02	3.000	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000	AMi 8	602	1969-78	3.000
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	323i/325i/328i 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000	AMi 8 BREAK	602	1969-79	3.000
325i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	318i/318i COUPÉ (E 46)	1895	1999-02	3.500	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	MEHARI	602	1968-87	6.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	320i 24V COUPÉ (E 46)	1991	1999-02	4.000	TYPE 57C	3257	1937-39	400.000	MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	323i/325i/328i/330i 24V C.PÉ (E46)	2494-2793	1999-02	5.000	TYPE 57S	3257	1936-38	450.000	DS 19	1911	1955-62	18.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	318i/320i CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-02	5.000	TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000	DS 19	1911	1963-67	15.000
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	20.000	325i/330i CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-02	6.000	TYPE 64	4432	1940	1.000.000	DS 19	1911	1967-68	13.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	M3 COUPÉ (E 46)	3246	2001-02	11.000	TYPE 68	369	1942	100.000	DS 20	1911-1995	1968-74	12.000
316i/318i (E36)	1586-1796	1990-93	1.000	M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-02	13.000	TYPE 73A	1488	1947	150.000	DS 20 PALLAS	1915	1970-74	14.000
320i 24V (E36)	1991	1990-93	1.500	Z8 ROADSTER	4941	2000-02	75.000	TYPE 101/L01C	3257	1951-52	200.000	DS 21	2175	1965-72	13.000
323i/325i/328i 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500	735i (E 65)	3600	2001-02	4.500	EB 11Q/110S	3500	1992-96	180.000	DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	745i (E 65)	4398	2001-02	5.500					DS 21 LE	2175	1969-72	14.000
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	9.000									DS 21 LE PALLAS	2175	1969-72	16.000
323i/328i 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500									DS 21 SUPER 5	2175	1972-75	12.000
318i/318i 16V COUPÉ (E36)	1586-1796	1992-99	4.000									DS 23	2341	1972-75	15.000
320i 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	4.000									DS 23 PALLAS	2341	1972-75	17.000
323i/325i/328i 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	4.500									DS 23 LE	2341	1972-75	16.000
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	9.000									DS 23 LE PALLAS	2341	1972-75	18.000
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	10.000									DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	15.000
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000									ID 19	1911-1985	1957-67	12.000
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500									ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000
323i/325i/328i 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000									ID 20	1985	1968-69	10.000
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000									ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	13.000
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000									ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	12.000
323 TI COMPACT (E36)	2494	1998-00	2.000									ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	11.000
518/520/520i (E12)	1766-1991	1972-81	1.500									DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	11.000
520 E12 6 CILINDRI	1991	1977-81	2.000									D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500									ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000
528i (E12)	2788	1977-81	3.000									DS CABRIOLET	1911-1985	1960-71	80.000
535i (E12)	3430	1980-81	3.500									SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	15.000
518i/518i/520i (E28)	1766-1991	1981-87	1.000									2 CV	435	1970-78	4.500
525i/528i (E28)	2494-2788	1981-87	1.000									2 CV CLUB	602	1970-90	5.000
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000									2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	4.500
535i (E28)	3430	1985-87	2.000									2 CV SPOT	435	1976	6.000
M 535i (E28)	3430	1984-87	3.500									2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500
M5 (E28)	3430	1987-88	5.000									DYANE	425	1967-68	3.500
518i (E34)	1796	1990-93	1.000									DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.000
520i/520i 24V (E34)	1991	1988-93	1.000									GS BERLINA	2015-1222	1970-79	2.500
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-93	1.000									GS BREAK	2015-1222	1971-79	2.000
525i (E34)	2494	1988-93	1.500									GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000
525i 24V/525iX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500									GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500
525i/525iX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000									LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000
530i (E34)	2966	1988-93	2.000									VISA 850/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000
530i V8 TOURING (E34)	2967														

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
BK 4 TC	2141	1985-86	30.000	DS 420 LIMOUSINE	4285	1968-81	23.000	TYPE 112	2872	1927-29	35.000	250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1968-68	250.000
BK 19 4X4	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 3.4L/211 SERIE	3442-235	1973-79	6.000	TYPE 122/123	1800	1933-33	20.000	250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1968-60	140.000
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	13.000	TYPE 124	2102	1933-34	25.000	250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1968-62	300.000
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000	TYPE 126	2860	1933-34	35.000	250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	110.000
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000	TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000	250 GTL	2953	1963-64	300.000
CK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000	TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1968-60	2.000.000
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000	TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	2.500.000
CK 2400 GTI	2347	1977-82	3.500	DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	16.000	TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	70.000	250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	1.700.000
CK 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500	SOVEREIGN 3.4L/211 II SERIE	3442-235	1979-86	7.000	TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	75.000	250 GT SWB	2953	1960-62	1.500.000
CK 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000	TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	150.000	250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	2.000.000
CK 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000	TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	80.000	250 GT/GTO 64	2953	1961-64	5.000.000
CK 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S-L	3227	1933-35	35.000	250 LE MANS	2953-3285	1964-66	3.000.000
CK D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000	3.6-4.0 (KJ40)	3590-3980	1986-94	5.000	TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000	275 GTB	3285	1964-66	400.000
CK 25 GTI	2500	1983-85	3.000	DOUBLE SIX 6.0 (KJ40)	5983	1989-94	7.000	TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000	275 GTB/4	3285	1966-68	500.000
CK 20/22	1995-2165	1986-89	2.500	SIX 4.0-6.24V	3980	1994-97	7.000	TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000	275 GTS	3285	1964-66	300.000
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500	V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000	TYPE 145/165	4496	1937-38	350.000	330 GT 2+2 (II SERIE)	3967	1964-67	75.000
CK 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000	SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000	TYPE 185	3557	1938-39	40.000	330 GTC	3967	1966-68	150.000
CK 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500	DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500	TYPE 175	4455	1947-50	100.000	330 GTS	3967	1966-68	250.000
CK 25 GTI TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5.000	<b>DATSUN GIAPPONE</b>				TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000	365 GT 2+2	4390	1967-72	80.000
CK 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500	FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000	TYPE 205 BERLINA	3557	1961-64	70.000	365 GTC	4390	1969-71	160.000
CK 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000	TYPE 235	3557	1961-64	100.000	365 GTS	4390	1969-70	270.000
CK 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	TYPE 282 V.L.R.	1995	1950-53	8.000	365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	700.000
CK LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	<b>DELTA FILIPPINE</b>				365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	220.000
XM 3.0 I V8/V6 24V	2946-2975	1989-93	1.000	<b>DB FRANCIA</b>				MN CRUISER	1587-1961	1974-85	1.500	365 GTB/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	700.000
XM 3.0 I V6 BREAK	2975	1991-93	1.500	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	10.000	<b>DIATTO ITALIA</b>				208 GTB	1991	1980-82	18.000
XM 2.0/2.0 INJECTION	1998	1989-93	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000	208 GTS	1991	1982-85	20.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	13.000	20A BERLINA	1996	1924-27	35.000	208 GTB TURBO	1991	1982-85	22.000
XM 2.0I BREAK	1998	1991-93	1.000	850 LE MANS	851	1961-62	9.000	<b>DINO ITALIA</b>				(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	23.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.500	<b>DE LOREAN STATI UNITI</b>				206 GT	1986	1967-69	100.000	(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1987	1996-02	1.500	DMC12	2849	1981-83	26.000	246 GT	2418	1969-73	90.000	308 GT4	2926	1977-80	16.000
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000	<b>DE TOMASO ITALIA</b>				246 GTS	2418	1972-74	110.000	308 GTB	2926	1978-81	55.000
ZK 2.0 16V	1998	1996-97	1.000	VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35.000	208GT4	1991	1975-80	12.000	308 GTB VITROSERINA	2926	1975-78	24.000
XANTIA 1.6/L8/2.0	1580-1998	1993	1.000	MANGUSTA	4728	1966-70	45.000	308 GT4	2926	1973-77	18.000	308 GTB	2926	1978-81	24.000
XANTIA 1.9 D/L9 TD	1905	1993	1.000	PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	35.000	308 GTS	2926	1978-81	24.000	308 GTS	2926	1977-81	26.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000	PANTERA L	5763	1981-88	37.000	308 GTBI	2926	1981-82	22.000	308 GTSI	2926	1981-82	24.000
XSARA COUPÉ 2.0 16V	1998	1996-02	1.000	PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000	308 GTSI	2926	1982-85	26.000	308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	26.000
<b>CIZETA ITALIA</b>				PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000	<b>DKW GERMANIA</b>				308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	28.000
V16T	5995	1993	200.000	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	38.000	MEISTERKLASSE F 89 P (2 OIL)	684	1950-54	4.000	328 GTB	3185	1985-89	30.000
<b>DAEWOO COREA DEL SUD</b>				NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000	MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500	328 GTS	3185	1985-89	32.000
ESPERO	1998	1990-93	500	NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000	MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000	348 TB	3405	1989-94	23.000
<b>DAF OLANDA</b>				DEALVILLE	5763	1971-80	10.000	MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000	348 TS	3405	1989-94	24.000
800/750 DAFPODIL	590-746	1968-68	3.500	DEALVILLE	5763	1981-88	12.000	MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500	348 SPIDER	3405	1993-95	28.000
33	746	1969-70	2.500	LON GCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	13.000	SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	4.000	288 GT	2855	1984-85	350.000
44	844	1967-70	1.500	LON GCHAMP SPIDER	5763	1980-89	18.000	SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	896	1953-55	4.500	MONDIAL B	2926	1980-82	11.000
55	1108	1967-70	1.500	GUARA	3992-4601	1996-04	27.000	SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000	MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000
55 COUPÉ	1108	1968-70	2.000	BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	23.000	SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	4.500	MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	17.000
<b>DAIHATSU GIAPPONE</b>				<b>DELAGE FRANCIA</b>				SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500	MONDIAL 3.2	3185	1985-88	15.000
TAFT F10	958	1975-78	3.500	CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000	3+6 (F 93/F 94)	996	1955-59	4.500	MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	20.000
TAFT F20	1587	1976-84	3.000	DO	3003	1918-24	35.000	3+6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	5.500	MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	18.000
ROCKY/D/TD	1998-2785	1984-00	2.000	DE/D/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	35.000	3+6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500	MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	20.000
FEROZA	1590	1988-99	2.000	GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	55.000	3+6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000	365 GT/4 2+2	4390	1972-76	25.000
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	983	1992-93	1.000	DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000	3+6 UNIVERSAL	996	1957-59	5.000	400 GT	4823	1976-79	20.000
CHARADE 1.3 4WD	1285	1992-93	1.000	DR	2170	1927-30	35.000	3+6 MONZA	980-996	1966-68	10.000	400	4823	1979-84	23.000
<b>DAIMLER GRAN BRETAGNA</b>				D6/DS	2517-3045	1921-33	50.000	JUNIOR	741	1939-62	3.000	412	4823	1985-90	27.000
DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	D6-11/D6-11S	2000	1932-34	40.000	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500	365 GT4 BB	4390	1973-76	90.000
DBL8 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	D6-65	2678	1934-35	50.000	F 11/F 12	796-889	1963-65	3.500	512 BB	4942	1976-81	75.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	D6-80/D6-80	2449-3276	1935-37	55.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000	512 BBI	4942	1981-84	70.000
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	18.000	D6-70	2729	1936-37	55.000	F 102	1175	1964-66	3.000	TESTAROSSA	4942	1984-85	45.000
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	17.000	D6-75	2800-2984	1938-40	60.000	RAMCHARGER	3680-5898	1974-93	4.500	TESTAROSSA	4942	1986-91	43.000
DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	D8/D8S	4060	1929-33	80.000	VIPER	7990	1992-96	35.000	512 TR	4942	1992-94	48.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	D8-15/D8-15S	2660	1933-39	85.000	VIPER II (SERIE) RT/10	7990	1996-02	42.000	F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000
DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	D8-85/D8-105	3570	1934-35	85.000	VIPER GTS	7990	1996-02	42.000	F 355 GTS	3496	1994-98	38.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1963-58	18.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	100.000	<b>FACEL VEGA FRANCIA</b>				F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1961-54	15.000	D4	1480	1933-34	30.000	FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	40.000	F 50	4698	1995-97	250.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000	DI-12	2151	1935-38	35.000	FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	50.000	550 MARANELLO	5474	1996-01	30.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	DI-50	2370	1938-39	40.000	HK 500	5907-6276	1959-61	45.000	575 M MARANELLO	5748	2002	35.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000	3 L	2384	1946-54	50.000	EXCELLENCE	6						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
509 S	990	1925-29	25.000	1100 D	1221	1962-66	3.500	X1/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	1100 F FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	X1/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1905	1992-95	1.000
521/521 C	2516	1928-31	35.000	1100 R	1089	1966-69	2.500	X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 1.8/CHT/LE	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	1957-60	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	1957-60	12.000	130 COUPÉ	3235	1971-77	6.000	CROMA D	2499	1986-90	1.000
514 S/514 MM	1438	1929-32	25.000	1200 CABRIOLET	1221	1959-63	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	1.500	CROMA 1.9 TD-ID	1929	1988-93	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	633	1957-60	6.500	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	ELUNTA	1297-1580	1986-90	500
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 MULTIPLA	633	1956-60	12.000	127 (IV SERIE DIESEL)	1301	1981-83	1.000	COUPÉ 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 (V SERIE)	1049	1980-86	1.000	COUPÉ 2.0 16V/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
2900 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	9.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500	BRAND HGT 20 20V	1998	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	CONQUENTO	704-903	1991-93	1.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSO	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 SEPSPEED	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	1301-1385	1974-83	1.500	STILO 2.4 ABARTH 5P SEPSPEED	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	1301-1385	1974-84	1.500				
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	50.000	500 D	499	1960-65	6.000	131 SUPERMIRAFIOR BERLINA	1301-1995	1978-83	1.000	<b>FORD FRANCIA</b>			
508 M	995	1933-37	13.000	500 F	499	1965-72	4.000	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	1.000	F 482 E/F22E VEDETTE	2158-2365	1949-54	4.500
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	F39E	3923	1953-54	5.000
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4P.	995	1934-37	15.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	4.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000	MONTECARLO	3923	1953-54	6.000
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 R	594	1972-75	3.000	131 RALLY ABARTH	1995	1978-78	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	<b>FORD GERMANIA</b>			
508 S «BALLILA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	50.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	5.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000	KÖLN	921	1933-36	7.000
508 S «BALLILA» (4M) (BERL. MM.)	995	1935-37	45.000	2100	2054	1959-61	4.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000	RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	5.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500	RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
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	EFEL	1172	1935-39	6.000
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	EFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000
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	EFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000
500 A BALESTRALUNGA	569	1946-48	12.000	2300 LUSSO	2279	1963-68	6.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	3.500	V8	2225-3620	1935-41	20.000
500 B	569	1948-49	11.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	5.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000	V8 CABRIOLET	3620	1937-39	30.000
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	TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
500 C	569	1949-55	8.000	2300 COUPÉ	2279	1961-65	15.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000	TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-69	13.000	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500	TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1300	1285	1961-66	3.500	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000	TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500
508 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	11.000	1300 FAMILIARE	1285	1961-66	4.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000	TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	13.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA 35/45 S	903	1980-85	2.000	TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500
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	TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500	TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500
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	TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
1100 B/BL	1089	1948-49	10.000	1500 COUPÉ	1481	1964-65	10.000	PANDA SELECTA	999-1108	1991-93	1.000	TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000	TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000
1100 S	1089	1947-50	50.000	1600 S CABRIOLET	1588	1962-63	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000	TAUNUS 17M P3 TURNER	1498-1758	1960-64	4.000
1100 S	1089	1950-51	45.000	1600 S CABRIOLET	1588	1963-66	18.000	UNO SELECTA	1136	1988-89	1.000	TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S COUPÉ	1588	1963-66	15.000	UNO D/CS	1301	1983-89	1.000	TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500
1500 D	1493	1948-49	17.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO 80 D/DS	1698	1986-89	1.000	TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
1500 E	1493	1949-50	17.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000	TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
1400	1395	1950-54	10.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO I E/ANTISKID	1301	1985-89	2.500	TAUNUS 17M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 COUPÉ	843	1965-68	4.000	UNO SELECTA/SELECTA IE S.	1116-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500
1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000	TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
1400 B	1395	1956-58	9.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	UNO 1.7 L/9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-93	1.000	TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	6.000	UNO TURBO D I SERIE	1367	1989-93	1.000	17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO I E 1400/RACING	1372	1989-93	2.000	17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000
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	20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000
1900 A	1901	1954-56	8.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000	20M P7A TURNER	1998	1967-68	3.000
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.000	RITMO D5 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000	20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABRIOLET (I SERIE)	1						

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
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 (II SERIE (TUTTI I MOD.))	1297-1598	1983-90	1.000
ORION (I) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
ORION II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000
ORION III SERIE D	1753	1990-93	1.000
CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.))	1305-2293	1969-73	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 I 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	1976-88	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000
FIESTA XR 2	1508	1981-88	1.500
FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA II 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 XR4i	2792	1982-85	1.500
SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500
SIERRA 2.8i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.8i 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	1.000
SCORPIO 2.9i 2V 4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9i 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 (II 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	1.000
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	1963-59	5.000
PREFECT 107 E	997	1969-61	4.000
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1963-62	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1969-67	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	1966-62	4.000
CONSUL CONVERTIBILE	1508	1962-56	4.500
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1703	1966-62	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 CONVERTIBILE	2262	1962-56	5.000
ZEPHYR ZODIAC	2262	1963-56	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1966-62	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1966-62	6.000
ZODIAC MK2	2553	1966-62	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1966-62	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
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 151A1A2	2319	1959-88	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 MAM	2430	1953-73	3.500
--------	------	---------	-------

**GIANNINI ITALIA**

730 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
850/850/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000
850/850/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000
850/850/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000
850/850 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
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	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
RTMO (TUTTI I MODELLI)	1136-1301	1979-85	3.500
RTMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000
UNO TURBO	903	1984-85	3.000

**GINETTA GRAN BRETAGNA**

G3	1172	1958-60	15.000
G2	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	1962-68	8.000
G32	1597	1968-91	10.000
G32 CONVERTIBILE	1597	1980-91	12.000
G34/G27	1986-4498	1990-97	15.000
G33	3947	1980-91	15.000
G40	1986	1995-00	18.000
G27 (II SERIE)	1988-3950	2002	20.000

**GLAS GERMANIA**

GOGGMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500
GOGGMOBIL TS 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000
GOGGMOBIL T 400	395	1957-67	5.000
GOGGMOBIL TS 400 COUPE	395	1957-67	5.500
ISAR T600/T700	584-688	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 1800 GT	1573	1967-68	7.000
2800 V8/3000 V8	2580-2962	1966-68	9.000
BMW 3000 COUPE	2962	1967-68	8.000

**GREPPI ITALIA**

SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000
--------	-----------	---------	-------

**HEALEY GRAN BRETAGNA**

SILVERSTONE	2443	1949-50	80.000
-------------	------	---------	--------

**HILLMAN GRAN BRETAGNA**

11	1593	1931-26	12.000
SPEED MODEL	1122	1920	10.000
SPORTING	1496	1921	10.000
14	1953	1926-28	12.000
14	1943	1938-40	9.000
MINX	1185	1932-34	8.000
MINX	1185	1935-39	7.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
MINX CONVERTIBILE	1184	1945-48	6.500
MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
MINX CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	6.000
MINX SERIES V/III (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
MINX SERIES V/III CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
MINX SERIES V/II (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
SUPER MINX SER. V/III/V	1592-1725	1963-66	4.000
SUPER MINX CONVERT.	1592	1963-66	7.000
HUSKY	1265	1964-57	3.500
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1968-65	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	1928-32	14.000
WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
20/70	2810	1934-35	13.000
16	2576	1935	12.000
18	3181	1936-37	13.000
HAWK	3181	1936	13.000

**HISPANO SUIZA SPAGNA**

T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
HBB 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
HBB 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
T48	2498	1926-31	40.000
T49	3746	1924-36	55.000
T64	4581	1929-33	80.000
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	65.000
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
K6 (T70)	5181	1934-37	300.000
J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000

**HONDA GIAPPONE**

S 600	606	1965-66	10.000
S 900	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	1982-99	4.000
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-93	1.000
PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS	1958	1987-90	2.000
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V	1996-2259	1996-02	2.500
LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
LEGEND 3.2i/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 3i/5 PORTE	1590	1998-02	1.000
S 2000	1996	1999-02	8.000

**HOTCHKISS FRANCIA**

886	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

**H**

Modello	cm³	Anni	Euro
LELE IR6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARBORDO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL 900-365 CV/R	5359	1965-70	90.000
GRIFO I LITRI	6998	1968-70	150.000
GRIFO IR8	5762	1971-74	120.000
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	180.000

**ISOTTA FRASCHINI ITALIA**

Modello	cm³	Anni	Euro
TIPO 8	5898	1919-24	500.000
TIPO 9A	7370	1924-30	550.000
TIPO 8B	7370	1930-32	650.000
TIPO 9AS	7370	1924-30	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	85.000
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
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
3 1/2 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	60.000
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	40.000
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	1956-57	800.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000
MK VI	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
ETYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	60.000
ETYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	70.000
ETYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	50.000
ETYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000
ETYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	45.000
ETYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	35.000
ETYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	55.000
ETYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000
ETYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	28.000
ETYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	50.000
ETYPE V12 COUPE	5345	1971-73	30.000
ETYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12/XJ12 I SERIE	5345	1972-73	7.000

Modello	cm³	Anni	Euro
XJ6 3.4/4.2/4.2L II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPE II 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	3229-3990	1997-02	7.000
XJ-R SUPER CHARGED	3996	1997-02	8.000
XJ-R 100 SUPER CHARGED	3996	2001	7.000
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000
XJS 4.0	3980	1991-96	14.000
XJS	5345	1975-81	13.000
XJS H.E.	5345	1981-87	14.000
XJS H.E.	5345	1988-93	14.000
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	16.000
XJ-R S	5993	1990-93	18.000
XJ-SC	5345	1983-87	14.000
XJS 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 V6	2497-2967	1998-02	3.500
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-02	4.500
S-TYPE 4.2 R	4196	2002	6.000
XJR-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	2199-3733	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	6.000
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	8.000
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3566	1990-94	10.000
WRANGLER (TJ)	2464-3964	1996-02	10.000
JEESTER	2199-2638	1947-51	10.000
JEESTER 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	6.000
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	5.000
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000
WAGONEER	2466-3966	1984-92	4.000
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	4.000
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000
GRAND CHEROKEE (II S)	3956-4701	1998-02	5.000
GRAND CHEROKEE TD (II S)	2688-3124	1998-02	4.000

Modello	cm³	Anni	Euro
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	3993-5354	1953-63	31.000
C-V8	5816-6276	1962-66	31.000
INTERCEPTOR (V) VII SERIE	6276-7212	1966-76	33.000
FF (V) VII 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	5898	1987-91	38.000
JENSON-HEALEY	1973	1972-76	15.000
GT	1973	1975-76	12.000
S-V8	4601	1988-02	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
JUPITER 1,1A	1486	1950-54	13.000

**KIA COREA DEL SUD**

Modello	cm³	Anni	Euro
PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-93	500
SEPHIA (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	1982-93	500
21043/2105 SW	1499	1982-93	500
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1982-93	500

**LAFER BRASILE**

Modello	cm³	Anni
---------	-----	------



Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
220 S	2195	1959-65	9.500	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	60 AMG (R129)	5956	1997-00	20.000	E55 K AMG (W211)	5439	2002	9.000
220 S COUPÉ	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	<b>MG GRAN BRETAGNA</b>			
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	JL/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000
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	L/L2/L3 MAGNA	1087	1933-34	32.000
220 SE COUPÉ	2195	1959-60	30.000	400 E (W124)	4196	1991-93	4.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-02	9.000	NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000
220 SE CABRIOLET	2195	1959-60	40.000	500 E (W124)	4973	1990-95	5.500	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000	MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	30.000
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	SA DROPHEAD COUPÉ	2289-2322	1937-39	35.000
300 D	2996	1957-62	35.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	500 GE V6	4973	1993-94	11.000	VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000	WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000
300 S/SC COUPÉ	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	TA ROADSTER	1292	1936-39	32.000
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	100.000	300 TE 24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000	TB ROADSTER	1250	1939	32.000
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	300.000	300 TD (W124)	2996	1987-93	1.500	C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000	TC	1250	1945-49	30.000
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	50.000	300 TD TURBO 4 Matic (W124)	2998	1987-93	2.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500	TD	1250	1949-53	28.000
190 SL	1897	1955-63	20.000	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500	TD ARNOLD	1250	1951-53	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	TF	1250	1953-54	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 1500	1466	1954-55	30.000
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	YA/YB	1250	1947-53	12.000
230	2292	1965-68	6.000	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2285	1996-00	3.000	A	1489	1955-59	25.000
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 COUPÉ	1489	1956-59	17.000
300 SE	2996	1961-65	10.000	200 CE/200 CE-16/E 220 CPÉ (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000	A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000
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 COUPÉ	1588	1958-60	25.000
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	300 CE/320 CE/E 320 CPÉ (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500	A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	27.000
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	300 CE 24 (W124)	2997	1989-94	5.000	E 320 (W 210)	3199	1995-97	3.500	A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	17.000
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 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	18.000
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 V6 (W210)	4266	1997-01	4.000	B SPIDER	1798	1962-74	15.000
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	B SPIDER	1798	1974-80	12.000
300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	B GT COUPÉ	1798	1965-74	10.000
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	5.000	E 280/320 V6 4 Matic (W210)	2799-3199	1997-01	8.000	B GT	1798	1974-80	8.000
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 LIMITED EDITION	1798	1979-80	9.000
220 SE/250 SE COUPÉ	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 SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	12.000
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 V6	3528	1972-76	10.000
300 SE COUPÉ	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	C SPIDER	2912	1967-69	18.000
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	4.000	C GT COUPÉ	2912	1967-69	12.000
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	28.000	380 SE/SEL (W126)	3639	1983-86	2.500	E 430 T V6 (W210)	4266	1997-01	5.000	MAGNETTE 2A/2B	1489-1622	1959-68	4.500
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.000	CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2285	1998-01	7.000	MIDGET MKI	948-1098	1961-64	9.000
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	8.000	MIDGET MKII	1098	1964-66	8.000
250 SL «PAGODA»	2496	1966-67	35.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	11.000	MIDGET MKIII	1275	1966-69	8.000
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	4.000	260 SE (W126)	2599	1986-90	2.000	CLK 200/200 K/230 K CABRIO (A208)	1998-2285	1998-01	7.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000
200/220 (W115)	1988-2197	1968-73	3.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000	CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000	MIDGET MKV 1500	1493	1974-79	7.000
230-6/250 (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	1100	1098	1962-68	3.000
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	2.000	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500	SLK 200/200 K/230 K	1998-2285	1996-02	6.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500
200 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	560 SE (W126)	5547	1988-90	4.000	SLK 320 V6	3199	2000-02	8.000	RVB	1098	1992-95	15.000
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	560 SEL (W126)	5547	1988-88	3.500	SLK 32 AM	3199	2001-02	10.000	F/F WC	1588-1796	1995-01	5.000
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	560 SEL (W126)	5547	1989-91	4.500	ML 290	2295	1997-01	4.000	TR	1588-1796	2000-02	6.000
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	300 SD/SEL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	1.500	ML 270 CDI	2688	2000-02	4.000	TR 105/160	1397-1796	2002	1.500
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	4.500	280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	2.000	ML 320	3199	1997-02	5.000	ZS 120/180	1796-2497	2002	2.000
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	6.000	S 300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000	ML 400 CDI	2001	2001-02	5.000	ZT 190	2497	2002	3.500
190 E 2.5 16 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	ZT 190	2497	2002	4.000
190 E 2.8 (W201)	2599	1985-93	2.000	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000	ML 500	5439	2001-02	7.000	ZT X POWER 385	4611	2002	8.000
200/220/230 (W115)/230 (W114)	1988-2496	1973-76	3.000	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500	ML 55 AMG	5439	2000-02	10.000	<b>MINI GERMANIA</b>			
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	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-02	2.000
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	COOPER	1598	2001-02	3.000
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	COOPER S	1598	2002	4.000
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	<b>MITSUBISHI GIAPPONE</b>			
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	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750
200/230/250 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	1.500	560 SEC (W126)	5547	1985-87	8.000	CLK-GTR	6898	1998-00	300.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-94	2.000	560 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000	G 280 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500
280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	G 280 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	PAJERO D/TD (II SERIE)	2847-2477	1982-91	3.000
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85</													

Modello	cm³	Anni	Euro
PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1989-02	4.000
PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-02	5.000
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-93	1.000
SPACE WAGON	1834-1997	1991-93	1.000
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-93	1.000

**MORGAN GRAN BRETAGNA**

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	20.000
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	20.000
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	22.000
F-4F-2F-SUPER THREWB (FORD EGGA)	933-1172	1932-52	22.000
4-4 (DAL 1946 4-4) (CLMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	28.000
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	23.000
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	23.000
PLUS 4 «FLAT ROAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	25.000
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000
4/4 1800 FIAT (FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1589	1968-93	28.000
4/4 1800 FORD)	1796	1989-02	30.000
PLUS 4 «COWLED» (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	35.000
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	35.000
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	35.000
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	36.000
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	36.000
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	36.000
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-02	40.000
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	35.000
AERO 8	4398	2000-02	42.000

**MORRIS GRAN BRETAGNA**

MINOR BERLINA	847	1939-34	9.000
EIGHT BERLINA	918	1935-48	8.000
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	10.000
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000
MINOR	918	1948-50	5.000
MINOR	918	1951-53	5.000
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	8.000
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	8.000
MINOR	803	1953-56	4.500
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	4.500
MINOR 1000	948-1098	1956-71	4.000
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	6.500
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	8.000
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500
OXFORD PFAIRNA (BERL E TRAV)	1622	1960-70	4.500
MINI MINOR	848	1959-64	6.500
MINI MINOR	848	1964-67	4.000
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.500
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000
MINI COOPER	997	1962-64	10.000
MINI COOPER	998	1964-67	9.000
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	13.000
MINI COOPER S	970	1964-65	14.000
MINI COOPER S	1275	1964-67	16.000
MINI COOPER MK2	998	1968-69	12.000
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	14.000
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000
1100	1098	1964-67	2.500
1100 MK2	1098	1967-74	2.500
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000
1800	1798	1966-68	2.000
1800 MK2	1798	1968-74	2.000

**MOSKVIATCH RUSSIA**

2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000
2138/2137	1357-1479	1974-87	750
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	500
ISH-2126	1479	1987-91	500

**NISSAN GIAPPONE**

DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	12.000
DATSUN 280/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000
DATSUN 280 ZX/ZX-2	2753	1978-81	8.000
PATROL	2753-3856	1980-95	3.000
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000
SAFARI/PATROL GR	4369	1988-97	3.500
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-02	6.000
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1988-97	3.500
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1997-99	4.500
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1999-02	6.000
200/240 SX	1819-2388	1989-93	2.000
300 ZX	2960	1990-97	8.000
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500

Modello	cm³	Anni	Euro
TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000
TERRANO I TD	2664-2953	1992-02	3.000
PATHFINDER	3275-3498	1997-02	4.000
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000
MICRA	997-1275	1992-93	1.000
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-93	1.000
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000
PRIMERA D/TD	1973	1992-93	1.000
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-93	1.000
FIGARO	988	1991-92	10.000
PRAIRE	1974	1988-93	1.000
SERENA	1597-1988	1993	1.000
SERENA D/TD	1973	1993	1.000

**NSU GERMANIA**

SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	8.000
SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000
PRINZ VIII/II	583	1958-61	4.000
PRINZ 4/4L	598	1961-73	3.000
PRINZ 1000 V/S/C	996	1963-73	2.500
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2.500
1000 TT	1085	1965-68	7.000
1000 TTS	996	1967-71	9.000
1200/1200 C	1177	1967-73	3.000
1200 TT/TTS	1177	1968-72	7.500
RD 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	7.000

**OM ITALIA**

469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	65.000

**OPEL GERMANIA**

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	4.000
OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	7.000
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1690	1958-60	4.000
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1690	1959-60	5.500
1200	1196	1959-62	3.500
REKORD	1488-1690	1960-63	4.000
REKORD CABRIOLET	1690	1961-62	5.500
REKORD (1500/1.700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
REKORD (1500/1.700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
REKORD CABRIOLET	1690-2605	1963-65	4.500
REKORD C (1500/1.700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000
KADETT	1074	1936-37	8.000
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000
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
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-90	2.500
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIOLE	1998	1985-93	2.000
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
GT	1078-1897	1968-73	8.000
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
DIPLOMAT V8/V8 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

Modello	cm³	Anni	Euro
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	3.000
COMMODORE GSI/E COUPÉ	2784	1972-77	3.000
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 II SERIE DIESEL	1598	1981-88	2.000
ASCONA 400	2410	1980-82	3.000
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 D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.000
REKORD E CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	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	1.000
VECTRA 4X4	1796-1998	1989-93	1.000
VECTRA 2000 16V	1998	1989-93	1.000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000
VECTRA A 1500	2498	1999	1.000
VECTRA R (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1989-93	1.000
VECTRA R 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 28i V6	2594	1990-93	1.000
OMEGA GL 28i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.500
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	1.500
OMEGA DTD	2260	1986-93	1.000
OMEGA CARAVAN D/TD</			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	16 TX	1647	1973-77	2.500
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	60.000	928 S4	4957	1988	12.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000
104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 S4 5M	4957	1986-88	11.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1990-96	1.000
104 2Z/LZR	954-1124	1973-88	1.000	356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	55.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	18 BREAK	1397-1995	1978-86	1.000
104 2S	1290	1975-85	1.500	356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000	356 1500 S CABRIOLET (70 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 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-93	1.000	356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	999	2850	1987-88	180.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500
205 RALLYE	1294	1988-92	3.000	356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000	BOKSTER	2480-2687	1996-02	12.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000
205 GTI (105 CV/GTI (115 CV))	1580	1984-92	4.000	356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	BOKSTER S	3179	1999-02	14.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-93	1.000
205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500	356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	19 D/TD	1870	1988-93	1.000
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000	356 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1965-69	42.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-93	1.000
205 L6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	3.900	356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1965-69	45.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-93	1.000
205 L9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.000	356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1969-63	40.000	911 GTI	3164	1997-98	350.000	19 1.816 V6 S	1764	1990-95	1.500
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.000	356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1969-63	42.000	911 GT2	3600	1998	50.000	19 1.816 V6 CABRIOLET	1764	1991-95	2.500
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1981-93	1.000	356 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1980-63	45.000	911 GT3	3600	1999-01	47.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-93	1.000	356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-02	28.000	21 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000
106 RALLYE	1294	1984-86	2.000	356 SC 1600 CABRIOLET (85 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002	22.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
106 RALLYE II SERIE	1587	1986-98	1.500	356 AS SPEEDSTER	1489-1582	1954-58	100.000	911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002	24.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002	26.000	21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002	25.000	21 NEVADA TD/GTD/TURBO D	2068	1986-93	1.000
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	80.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002	26.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-88	1.000	356 ROADSTER	1582	1958-61	70.000	911 GT2 (996)	3600	2001-02	60.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000	<b>RAYTON FISSORE ITALIA</b>				21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500
309 D/TURBO D (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000	MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000
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	2458	2005-02	1.500
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-93	1.000	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	MAGNUM V16 V6	2494	1986-90	2.500	25 TD/TURBO BACCARA	2458	1990-92	2.000
405 DIESEL/TURBO D	1769-1905	1988-93	1.000	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000	MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	3.000	25 V6 GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000
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 TS/TX	2664	1974-84	1.500
405 BREAK D/TURBO D	1769-1905	1988-93	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000	3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000
405 Mi16	1905-1998	1987-95	1.500	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000	<b>RENAULT FRANCIA</b>				ESPACE	1995	1984-90	1.500
405 T16	1998	1992-95	2.000	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000	10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	1.000
405 X4	1905-1998	1989-93	1.500	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000
505 (TUTTI I MODELLI)	1706-2165	1979-92	1.000	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000	N/N/NL/N2 BERLINA	951	1925-29	10.000	ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	1.000
505 D/TURBO D (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000	PRIMAQUAT RE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	1.000
505 BREAK/FAMILIALE	1706-2165	1982-92	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000	VVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 TARGA	2687	1978-77	20.000	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TL/GTL	1387	1980-85	1.500
505 V6	2849	1986-90	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000	JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000
604 SL/TV/ST/GT	2664-2849	1975-86	2.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	23.000	4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	26.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-93	1.000	911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	25.000	COLORALE PRATE/SAVANE	1996-2383	1950-55	4.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-93	1.000	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000	DOMAINE/MAJOUR BREAK	2141	1955-60	4.000	LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 V6 (II S.)	2946-2963	1984-02	1.000
605 3.0i/SV 24	2863-2975	1989-97	1.500	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000	JUNAQUATRE	845	1956-65	3.500	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1993-93	1.000
605 2.9 V6 24V	2946	1987-99	1.500	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	SAFRANE TURBO (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-93	1.000
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1983	1.000	911 3200 CARRERA S/PEDSTER	3164	1987-89	35.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2975	1992-01	1.000
306 SL6	1998	1993-96	1.500	911 CARRERA 2/TARGA	3600	1989-93	22.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	4.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993	2.500
306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 CARR. 2 CABRIOLET/TURBO LOOK	3600	1989-94	24.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	MEGANE COACH 2.0 18V	1998	1995-02	1.500
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 CARRERA 4/TARGA	3600	1989-94	23.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 18V	1998	1996-02	2.500
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	26.000	CARAVELLE/CARAVELLE 1100 CABR. S. CABR.	956-1108	1963-67	8.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000
406 2.9 V6 24V ILS	2946	1996-02	1.500	911 CARRERA S/PEDSTER	3600	1992-93	45.000	CARAVELLE 1100 CABR. S. CABR.	1108	1963-67	8.000	ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	1.000
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-02	2.500	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1993-97	26.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.000	GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	1.000
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-02	3.000	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000	9 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	CLOU (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
607 2.9 V6 24V	2946	1999-02	2.000	911 CARRERA 4S TURBOLOOK (993)	3600-3746	1995-98	35.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	CLOU D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
206 GTI/GT	1997	1999-02	2.000	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	3	603	1961-64	4.500	CLOU J (TUTTI I MOD.)	1764	1991-96	1.500
206 CC	1587-1997	2000-02	2.500	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	CLOU 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000
<b>PEUGEOT DANGEL FRANCIA</b>				911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	CLOU SPORT 2.0 16V	1998	1989-02	2.500
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	CLOU SPORT V6	2946	2000-02	12.000
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.000	ANATIME 2.0 TURBO	1996	2002	3.000
<b>PORSCHE GERMANIA</b>				911 TURBO 3300	3299	1980-86									

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
SILVER WRAITH DROP HEAD	4236-4887	1946-58	100.000	827 S(SL)/STERLING/VITESSE	2675	1988-93	1.000	ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	MUSSO	2295-3199	1995-02	2.000
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1965-59	38.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-93	1.500	ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-02	1.500
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1965-59	115.000	214 S(SL)/GS116V	1396	1988-93	1.000	ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.500	<b>STANDARD GRAN BRETAGNA</b>			
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1969-62	40.000	216 GS/GT116V	1590	1988-93	1.000	ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	WANGULAR (I/II)	2088	1948-63	5.000
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1969-62	110.000	216 GT 116V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500	VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2352	1955-62	5.000	EIGHT	803	1953-59	3.500
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000	218 DIESEL/TURBOD.	1789-1905	1993	1.000	ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2352	1957-63	4.500	TEN	948	1954-61	4.000
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000	216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	<b>STEYR PUCH AUSTRIA</b>			
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000	220 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 SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	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 COUPÉ	6230	1966-70	35.000	820 TURBO COUPÉ T/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	2.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500	700 C	643	1961-68	6.000
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000	825 COUPÉ TD	2500	1992-97	2.000	1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	700 E	643	1963-66	6.000
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1969-68	90.000	800 2.5V6 24V (KW6)	2497	1996-98	1.000	1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	700 E	643	1963-66	6.000
PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	800 2.5V6 24V COUPÉ (KW6)	2497	1996-98	2.000	1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	700 E	643	1963-66	6.000
PHANTOM V SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	752.5 V6 24V	2497	1998-02	1.500	1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	HAFLINGER	643	1958-75	8.000
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000	752.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-02	2.000	1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	PINZGAUER	2499	1972-82	11.000
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	20.000	75V8	4601	2002	5.000	1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500	<b>SUBARU GIAPPONE</b>			
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000	414 S(SL) 16V	1396	1990-93	1.000	1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	1800 4 WD LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-81	1.000
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000	416 GS/GT116V	1590	1990-93	1.000	1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	1900 (TUTTI I MODELLI)	1994	1993-01	8.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	418 DIESEL/TURBOD.	1789-1905	1993	1.000	1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.500	IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-02	10.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000	<b>SAAB SVEZIA</b>											
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000	92	764	1990-92	8.000	1100 TI	1294	1974-78	1.500	IMPREZA WRX STI	1994	2001-02	13.000
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000	92B	764	1993-96	6.000	CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1961	1971-79	1.000	SVX	3318	1991-96	6.000
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000	93	748	1995-97	5.000	HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-93	1.000
CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	93B	748	1998-00	4.500	HORIZON LD EXO	1905	1993-96	1.000	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-93	1.000
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	95 S.W.	841	1990-68	5.000	1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-02	2.000
SILVER SPIRIT II	6750	1989-93	20.000	95 V4 S.W.	1498	1997-78	4.500	SOLARA D	1905	1984-86	1.000	LEGACY OUTBACK H63.0	2999	2000-02	2.500
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000	96	841	1990-68	4.000	TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000	FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	1.500
SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	96 V4	1498	1987-80	3.500	TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	M 80	758	1992	750
SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	790 GRAN TURISMO	748	1988-59	8.000	SAMBA	954-1360	1981-86	750	<b>SUNBEAM GRAN BRETAGNA</b>			
SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000	SONETT II V4	1498	1967-69	8.000	SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	RAPIER	1390-1725	1956-67	4.500
SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000	SONETT III	1698	1970-74	8.000	SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	RAPIER CONVERTIBLE	1494-1592	1959-63	7.500
SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000	99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500	<b>SINGER GRAN BRETAGNA</b>				ALPINE ROADSTER	2267	1954-56	15.000
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	99 EMS	1985	1976-80	2.000	GAZELLE	1497	1955-67	4.500	ALPINE (I/II/III/IV/V) ROAD.	1494-1725	1959-68	14.000
FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	99 TURBO	1985	1977-78	4.000	GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.500	ALPINE TIGER V6 (II) ROAD.	4261-4737	1964-68	25.000
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000	900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000	VOGUE	1725	1961-66	3.500	VEENZIA	1592	1964-65	12.000
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500	CHAMDIS	875	1964-70	3.000	IMP	875	1963-71	3.000
SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500	<b>SKODA REPUBBLICA CECA</b>				CALIFORNIA/STILETTO	875	1967-71	3.500
PARK WARD	5379	2000-02	60.000	900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	3.000	1200	1221	1952-59	4.000	<b>SUZUKI GIAPPONE</b>			
CORNICHE	6750	2000-02	85.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1983-97	2.500	440/445	1089-1221	1958-61	4.500	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500
<b>ROVER GRAN BRETAGNA</b>				900 TURBO 16 CABRIOLET	1985-2498	1983-97	2.500	FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000	LJ50	539	1970-80	3.000
14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	9000/TURBO 16V/CD3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000	OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500	LJ80	797	1975-80	3.500
16 BERLINA/LIMOUSINE	2073-2147	1933-40	12.000	9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2290	1988-96	1.000	1000 MB/MBX/MBX	988	1964-69	1.500	SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-02	2.000
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	12.000	9-5.3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-02	2.000	1100 M@MBX	1107	1967-69	1.500	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
P3 60	1595	1948-49	7.000	9-5.2.3 TURBO AERO	2290	1999-02	2.000	100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500
P3 75	2103	1948-49	8.000	9-5.3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-02	2.500	105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750	X-90	1590	1996-00	4.000
P4 60	1997	1953-59	8.000	9-5.2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500	GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-02	3.000
P4 75	2103	1949-54	8.500	9-3 3P TURBO/AERO	1985	1994-02	1.000	FAVORT	1137-1289	1988-93	750	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1988-02	3.500
P4 75	2230	1954-56	8.000	9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000	FORMAN	1289	1990-93	750	SWIFT CABRIOLET	1298	1992-93	1.500
P4 80	2286	1959-62	7.000	9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1994-02	4.000	4 R	1944	1928-30	15.000	<b>TALBOT LAGO FRANCIA</b>			
P4 90	2638	1953-59	7.500	9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000	6 R	2916	1929-30	20.000	SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	110.000
P4 95	2625	1962-64	7.500	<b>SAMAS ITALIA</b>											
P4 100	2625	1959-62	8.000	YETI	843-903	1968-73	6.500	422	1195	1930-32	8.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	120.000
P4 105	2638	1956-59	8.000	<b>SEAT SPAGNA</b>											
P4 110	2625	1962-64	9.000	MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	430	1661	1929-32	10.000	SS COUPÉ	3996	1937-39	120.000
P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000	FURA	903-1438	1982-85	750	430 D	1802	1930-36	11.000	SS CABRIOLET	3996	1937-39	150.000
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000	IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	633	1792	1933-34	11.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	10.000	IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	637/K/D	1961	1933-35	11.000	T 26GS GRANDSPORT	4482	1948-53	55.000
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000	IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993	1.000	645	2492	1929-34	20.000	T 26GS GRANDSPORT	4482	1953-55	60.000
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000	IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993	1.000	650	2704	1932-36	20.000	T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	11.000	RONDA	1193-1995	1979-86	750	860	3880	1929-32	32.000	<b>TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA</b>			
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000	RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000
P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500	MALAGA	1193-1461	1985-91	500	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000
P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000	MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500	419/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1989-76	7.000												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
<b>CELICA</b>	1587-1998	1985-89	1.500	<b>VAN DEN PLAS GRAN BRETAGNA</b>				<b>GOLF II CABRIOLET</b>	1896	1985-02	2.500	<b>480 ES</b>	1721-1998	1986-93	1.500
CELICA CABRIOLET	1998	1986-89	3.000	PRINCESS 3 LITRI	2912	1989-94	7.000	JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	750	480 TURBO	1721	1988-95	2.000
CELICA TURBO 4WD	1998	1986-89	3.000	4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	500	440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000
CELICA 2.0/2.0 GT	1998	1989-93	1.500	4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500	440 TURBO	1721	1988-93	1.500
CELICA CABRIOLET II SERIE	1998	1989-93	3.000	PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	8.000	JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR	1998	1989-93	5.000	PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD	1998	1989-93	6.000					JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
<b>MR2 I SERIE</b>	1453-1587	1984-89	1.500	<b>VAUXHALL GRAN BRETAGNA</b>				JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
MR2 II SERIE	1998	1989-92	2.000	CRESTA-VICTOR-VX 4/90	1508-3383	1955-72	4.500	JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	3.000	VENTORA/VISCOUNT	3293	1968-72	4.000	JETTA II SERIE GT/GTX 16V	1781	1987-91	750	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
MR2 IV SERIE	1794	1999-02	3.000	VVA	1057-1594	1963-70	1.500	TYP 183 ILTIS	1714	1979-82	5.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	1.500	VVA BRABHAM	1975	1968-70	5.500	SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000					SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.000	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2854	1988-92	3.000	<b>VENTURI FRANCIA</b>				SCIROCCO I SERIE	1272-1588	1981-90	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000	VENTURI	2458-2849	1986-93	8.000	SCIROCCO GLI/GT/16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
LAND CRUISER 100	4664	1988-02	6.000	VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	11.000	PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1287-1588	1973-81	1.500	264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
LAND CRUISER 100 TD	4164	1988-02	4.000	VNA	2946-2975	1994-01	12.000	PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000	265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
RAV 4 3P/5P. I SERIE	1794-1998	2000-02	3.000	<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>				PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1983-88	1.000	267 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
CELICA 1.8 16V	1796	1999-02	2.000	TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	22.000	PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000	TYP 82E/82 S	965-1131	1941-45	25.000	PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993	1.500	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	28.000	PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	1.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
PREVIA	2438	1993	1.500	TYP 186 SCHWIMMwagen	1131	1942-44	30.000	PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1964	1988-93	1.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
				MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000	PASSAT III SERIE D/TURBO.	1588-1896	1988-93	1.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
				MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1964	1988-93	1.000	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
				MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBO. VAR.	1588-1964	1988-93	1.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
				MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	5.500	PASSAT III S. G80 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
				MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	5.500	PASSAT III S. G80 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
				MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500	PASSAT IV S. 2.8 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 GLE DTD	2383	1982-87	1.000
				MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-02	1.500	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-02	1.500	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	760 GLE DTD SW	2383	1985-87	1.000
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	10.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-02	1.500	760 GLE QTD	2316	1985-87	1.000
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	10.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-93	1.500	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	10.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	1.500	760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	8.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1964	1988-93	1.500	760 GLE V6 (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	9.000	CORRADO 1.8I 600	1781	1988-93	2.000	760 GLE TURBO (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000	CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	2.000	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
				1500/1500 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1985-02	1.500	760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
				1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-02	2.000	760 GLE TURBO SW (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
				1600 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-02	2.000	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
				411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-02	2.000	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
				KARMANN GHIA COUPE	1192	1965-66	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-02	2.500	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
				KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV R32	3189	2002	7.000	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
				KARMANN GHIA S/7L6 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
				KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1967-66	14.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
				KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	NEW BEETLE	1380-1964	1998-02	2.500	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
				MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-02	3.500	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
				MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE RSi	3189	2000-02	10.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
				MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	LUPO GTI	1598	1999-02	1.500	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
				MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1964	1992-93	1.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-93	1.500
				PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	VENTO D/TD	1896	1982-93	1.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-93	2.000
				K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	850 GLE GLT	1984-2435	1981-93	1.000
				POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	850 GLE V6 GLT SW	1984-2435	1983	1.000
				POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-02	3.000	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
				POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-02	3.000	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
				POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PHAETON 6.0 W12	5988	2002	6.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
				POLO I SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002	4.000	S70 20V TURBO	2319-2435	1996-01	2.000
				POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-93	1.000	<b>VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA</b>				V70 20V TURBO	1984-2435	1996-02	3.000
				POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	914/4	1679	1969-72	10.000	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-02	4.000
				POLO COUPE G40	1272	1985-94	2.000	914/6	1991	1969-72	15.000	S80 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
				DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1978-81	750	914/8	1795	1973-75	8.000	S80 2.9 24V	2922	1996-98	3.500
				DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	914 1.8	1971	1972-75	8.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
				GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	914 2.0	1971	1972-75	8.000	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
				GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000	<b>VOLVO SVEZIA</b>				C70 COUPE	1948-2435	1996-02	2.000
				GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000	Öv 4	1944	1926-29	25.000				

ANNO XXVI - Febbraio 2013 N.211 Euro 6,20 (solo Italia)

# MERIDIANI

## Alaska

in edicola

# AQUILE ORSI HUSKY & ORO!

211

ALASKA

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

**ANCHORAGE BUSH PILOTS SITKA LA RUSSA IDITAROD  
VAMPIRI A BARROW MCKINLEY WILDERNESS JUNEAU  
ISOLE ALEUTINE AUREORE BOREALI SCRIVEVA SALGARI...**

# 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
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>															
430	5816	1939-50	8.000	642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190.28 NC/NT	13798	1975-80	1.500	TAURUS	5320	1939-47	7.000
800	8725	1940-50	10.000	642N65/N6SR	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	642T85	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	1958-65	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	1966-83	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	1966-83	1.100	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBO STAR	17174	1989-92	4.000	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
A15/A19/A38	3017-3000	1967-75	500	682N3	11548	1962-84	2.500	190.48 TURBO STAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
<b>ASTRA ITALIA</b>															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	300 PC	13298	1975-80	1.300	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000	C40/C50	4678	1958-60	2.000	190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>															
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/III SERIE	4397	1958-68	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	<b>LANCIA ITALIA</b>							
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N1/N2 3 ASSI - 690T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	3R0 464/564	6875	1938-47	12.000	TIGRE S	6870	1963-67	3.000
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>															
TMG 300/4400	9309-12066	1975-80	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESAR0	6875	1942-46	11.000	TITANO S	11150	1961-67	3.000
<b>BIANCHI ITALIA</b>															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 884/884C	8245-8864	1948-56	10.000	100/120	7412	1967-70	1.500
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU 884A	8864	1955-57	13.000	150	8905	1967-70	1.800
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1958-68	1.500	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	618N/N1	2693	1965-67	1.300	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	190/260	14886	1970-75	3.200
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	618N2/N3	3455	1967-77	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	<b>OMT ITALIA</b>			
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>															
TMG 300/4400	9309-12066	1975-80	1.500	625N/N1/N2 AUTOCARRO	2893-3455	1965-72	1.500	JOLLY	1090	1959-63	1.500	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
<b>BIANCHI ITALIA</b>															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	625N/N1/N2 FURGONE	2893-3455	1965-72	1.000	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	645/650/662N I SERIE (N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000	J7/J9	1468-2304	1965-89	800
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1958-68	1.500	645/650/662N II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	<b>RENAULT TRUCKS FRANCIA</b>			
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR./4 ASSI	10521	1966-68	3.200	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	<b>SCANIA SVEZIA</b>			
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>															
TMG 300/4400	9309-12066	1975-80	1.500	693N/T	12893	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.800	110	11020	1969-76	2.100
<b>BIANCHI ITALIA</b>															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	140	14180	1969-76	2.500
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	88	7790	1976-81	1.300
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1958-68	1.500	691N/T	13798	1970-73	2.200	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>							
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	1.000	I50 D14	9600	1960-73	1.000	111	11020	1976-81	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11310	1967-75	1.500	141	14180	1976-81	2.000
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>															
TMG 300/4400	9309-12066	1975-80	1.500	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800	82	7790	1981-88	1.000
<b>BIANCHI ITALIA</b>															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	242	2498	1975-82	500	<b>MAN GERMANIA</b>							
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	<b>FORD GRAN BRETAGNA</b>			500	F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	112	11020	1981-88	1.200
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1958-68	1.500	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAWEM	11413	1967-86	1.900	142	14190	1981-88	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	<b>MERCEDES TRUCKS GERMANIA</b>							
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	38R	4053	1936-46	10.000
<b>CITROËN FRANCIA</b>															
H/HY	1948-1981	1947-48	1.500	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			8.000	LP I SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700	<b>VIBERTI ITALIA</b>			
<b>FIAT ITALIA</b>															
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000	D65	5800	1937-46	12.000	LP I319	5765-15950	1970-74	1.500	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
15 TER	4398	1913-22	10.000	D80	7300	1937-46	12.000	NG F10 12.000 KG	5765	1973-88	800	<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>			
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	<b>IVECO ITALIA</b>			500	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	F88	9602	1965-77	2.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	40	3455	1976-80	1.000	<b>OM ITALIA</b>							
621	2516	1930-35	8.000	65/75/90 PC (CIVILE)	3366-3454	1975-85	500	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	F89	11979	1970-77	2.000
621/623N	4580	1934-39	10.000	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	<b>SPA ITALIA</b>							
632N/633N	5540	1931-37	12.000	110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	38R	4053	1936-46	10.000	FIQ/NI0 I SERIE	9600	1976-84	1.500
634N (II SERIE)	8310-8355	1931-39	15.000	140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	<b>VIBERTI ITALIA</b>							
626N	5750	1939-47	5.000	160NC/NT	6129	1970-76	1.100	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000	FI2/NI2 I SERIE	11970	1976-84	1.700
666N/N7	9365	1939-47	8.000	180NC/NT	13798	1974-76	2.000	<b>VALUTAZIONI IN CRESCITA • VALUTAZIONI IN DISCESA</b>							
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000												
640N	6032	1948-52	4.500												
680N	10170	1948-52	7.000												
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000												
615N1	1395-1901	1960-68	1.500												
642N	6650	1952-55	4.200												
642T	6650	1952-55	5.000												
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000												

# 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
<b>AMC/RAMBLER</b>				SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	6.000	EL DORADO COUPÉ		1959	25.000	<b>CHEVROLET</b>			
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	<b>CADILLAC</b>				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
<b>BUICK</b>				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		1960-74	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	<b>CHECKER</b>				CONVERTIBILE		1958-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	EL DORADO COUPÉ		1955-58	22.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000	CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000	CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8.000
CONVERTIBILE		1961-74	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	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	COUPÉ		1959-60	18.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1971-85	5.500	COUPÉ	BIG BLOCK +20%	1961-66	8.000
				EL DORADO CONVERTIBILE		1959	70.000					CONVERTIBILE	BIG BLOCK +20%	1961-66	12.000

## I Raccoglitori di

## RUOTECLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche.

Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

Ogni Raccoglitore

€ 14,90

ORDINALI SUBITO!

► Telefona al Nr. **02 57316431**

► OPPURE SE PREFERISCI COLLEGATI AL SITO INTERNET  
<http://store.edidomus.it>



Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
<b>CORVETTE</b>	(C1) IN+50%	1961-62	55.000	<b>COUPE</b>		1957-58	5.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1962-68	15.000	<b>PLYMOUTH</b>			
<b>CORVAIR TURBO</b>		1962-66	6.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1957-58	20.000	<b>COUPE</b>		1961-83	3.500	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1946-56	5.000
<b>NOVA 2/4 PORTE</b>	V8+20%	1962-74	3.000	<b>STATION WAGON</b>		1957-58	4.500	<b>KAISER</b>				<b>STATION WAGON</b>		1946-50	10.000
<b>CORVETTE</b>	(C2) IN, BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000	<b>BERLINA 4 PORTE</b>		1958-59	4.000	<b>BERLINA/COUPE</b>		1947-55	4.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1946-56	12.000
<b>CORVETTE CONV.</b>	(C2) IN, BIG BLOCK+50%	1963-67	80.000	<b>COUPE</b>		1958-59	4.500	<b>DE LUXE CONVERTIBILE</b>		1950	20.000	<b>STATION WAGON</b>		1951-56	5.000
<b>CHEVELLE 2/4 PORTE</b>		1964-74	3.500	<b>CONVERTIBILE</b>		1958-59	15.000	<b>DARRIN CONVERTIBILE</b>		1954	30.000	<b>FURY COUPE</b>		1956	15.000
<b>NOVA SS V8</b>	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000	<b>STATION WAGON</b>		1958-59	4.000	<b>LINCOLN</b>				<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1957-60	7.000
<b>CHEVELLE CONVERTIBILE</b>		1966-72	9.000	<b>FORD</b>				<b>2/4 PORTE</b>	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000	<b>STATION WAGON</b>		1957-60	7.000
<b>CHEVELLE SS</b>	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000	<b>T TOURING</b>		1938-27	20.000	<b>CONVERTIBILE</b>	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000	<b>COUPE</b>		1957-60	10.000
<b>CHEVELLE SS CONVERTIBILE</b>		1966-72	14.000	<b>T SEDAN/COUPE</b>		1938-27	15.000	<b>2/4 PORTE</b>		1949-55	12.000	<b>VALIANT 2/4 PORTE</b>		1957-58	25.000
<b>COUPE</b>	BIG BLOCK+20%	1967-74	5.000	<b>A SEDAN/COUPE</b>		1937-32	15.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1949-55	25.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1961-74	4.000
<b>CONVERTIBILE</b>	BIG BLOCK+20%	1967-74	8.000	<b>A PHAETON</b>		1937-32	18.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1956-60	9.000	<b>STATION WAGON</b>		1961-74	4.000
<b>CAMARO COUPE</b>	6 CL-30%	1967-73	7.000	<b>A ROADSTER</b>		1937-32	27.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1956-60	25.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1961-70	10.000
<b>CAMARO CONVERTIBILE</b>	6 CL-30%	1967-69	14.000	<b>V8 SEDAN/COUPE</b>		1932-34	18.000	<b>CONTINENTAL COUPE</b>		1956-57	17.000	<b>VALIANT CONVERTIBILE</b>		1963-66	5.000
<b>CAMARO Z 28</b>	RS/SS+20%	1967	25.000	<b>V8 PHAETON</b>		1932-34	27.000	<b>CONTINENTAL 4 PORTE</b>		1961-70	6.000	<b>BARRACUDA COUPE</b>	BIG BLOCK+40%	1964-67	4.000
<b>CAMARO Z 28</b>	BIG BLOCK+20%	1968-73	18.000	<b>V8 ROADSTER</b>		1932-34	27.000	<b>CONTINENTAL CONVERTIBILE</b>		1961-67	15.000	<b>BARRACUDA CONVERTIBILE</b>		1967-69	8.000
<b>CORVETTE COUPE</b>	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	16.000	<b>V8 STATION WAGON</b>		1934-42	28.000	<b>CONTINENTAL 2 PORTE</b>		1970-76	10.000	<b>ROADRUNNER/GTX COUPE</b>	HEM+150%	1967-73	15.000
<b>CORVETTE CONV.</b>	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	24.000	<b>V8 COUPE</b>		1935-42	15.000	<b>BERLINA</b>		1977-89	3.500	<b>ROADRUNNER CONVERTIBILE</b>		1969-70	20.000
<b>CHEVELLE SS 454</b>	LS6+50%	1970-72	15.000	<b>V8 ROADSTER/CONVERTIBILE</b>		1935-42	45.000	<b>LIMOUSINE</b>		1977-89	5.000	<b>SUPERBIRD</b>	HEM+80%	1970	35.000
<b>CAMARO COUPE</b>	6 CL-30%	1975-81	4.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1946-51	8.000	<b>COUPE</b>		1977-89	4.000	<b>BARRACUDA COUPE</b>		1970-74	8.000
<b>CORVETTE COUPE</b>	(C3)	1975-82	9.000	<b>STATION WAGON</b>		1946-51	20.000	<b>MERCURY</b>				<b>BARRACUDA CONVERTIBILE</b>		1970-72	17.000
<b>CAMARO COUPE</b>	4/6 CL-30%	1982-91	4.500	<b>COUPE</b>		1946-51	10.000	<b>BERLINA 4 PORTE</b>		1946-51	7.000	<b>CUDA COUPE</b>	40+50%HEM+150%	1970-71	20.000
<b>CORVETTE</b>	(C4)	1983-84	7.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1946-51	25.000	<b>BERLINA 2 PORTE/COUPE</b>		1946-51	9.000	<b>CUDA CONVERTIBILE</b>	440-50%	1970-71	30.000
<b>CORVETTE COUPE</b>	(C4)	1985-91	11.000	<b>SPORTSMAN CONVERTIBILE</b>		1946-48	60.000	<b>STATION WAGON</b>		1946-48	20.000	<b>PONTIAC</b>			
<b>CORVETTE CONV.</b>	(C4)	1986-91	17.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1952-74	4.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1946-51	24.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1946-52	6.000
<b>CORVETTE ZR1</b>		1991-95	25.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1952-59	20.000	<b>SPORTSMAN CONVERTIBILE</b>		1946-47	55.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1946-52	20.000
<b>CORVETTE COUPE</b>	(C4)	1992-95	12.000	<b>HARDTOP</b>		1952-59	9.000	<b>STATION WAGON</b>		1949-51	20.000	<b>STATION WAGON</b>		1946-52	25.000
<b>CORVETTE CONV.</b>	(C4)	1992-95	18.000	<b>SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP</b>		1954-56	14.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1952-59	7.000	<b>COUPE</b>		1949-52	9.000
<b>CORVETTE COUPE</b>	(C5)	1996-02	15.000	<b>THUNDERBIRD CONVERTIBILE</b>		1955-57	30.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1952-59	20.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1953-60	5.000
<b>CORVETTE CONV.</b>	(C5)	1996-02	20.000	<b>SKYLINER CONVERTIBILE</b>		1957-59	23.000	<b>STATION WAGON</b>		1960-74	3.500	<b>COUPE</b>		1953-60	10.000
<b>CORVETTE COUPE 50' ANNIV.</b>	(C5)	2002	18.000	<b>THUNDERBIRD COUPE</b>		1958-60	10.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1960-74	4.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1953-60	20.000
<b>CORVETTE CONV. 50' ANNIV.</b>	(C5)	2002	22.000	<b>THUNDERBIRD CONVERTIBILE</b>		1958-60	18.000	<b>STATION WAGON</b>		1960-74	4.000	<b>STATION WAGON</b>		1953-60	5.000
				<b>CONVERTIBILE</b>		1960-72	10.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1960-70	12.000	<b>SAFARI</b>		1955-57	12.000
<b>CHRYSLER</b>				<b>FALCON 2/4 PORTE</b>		1961-70	3.000	<b>COMET 2/4 PORTE</b>		1961-70	3.500	<b>BONNEVILLE CONVERTIBILE</b>	IN+20%	1957-58	50.000
<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1946-56	7.000	<b>FALCON SPRINT COUPE V8</b>		1961-63	5.000	<b>COMET/CYCLONE CONVERTIBILE</b>		1961-70	8.000	<b>BONNEVILLE COUPE</b>	IN+20%	1958	20.000
<b>CONVERTIBILE</b>		1946-56	25.000	<b>FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8</b>		1961-63	7.000	<b>COMET/CYCLONE</b>		1963-70	5.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1961-74	4.000
<b>TOWN &amp; COUNTRY CONVERTIBILE</b>		1946-48	70.000	<b>THUNDERBIRD COUPE</b>		1961-66	13.000	<b>COUGAR COUPE</b>		1967-73	6.000	<b>COUPE</b>		1961-74	5.000
<b>TOWN &amp; COUNTRY BERLINA</b>		1946-48	45.000	<b>THUNDERBIRD CONVERTIBILE</b>		1961-66	18.000	<b>COUGAR ELIMINATOR COUPE</b>		1968-73	9.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1961-75	10.000
<b>TOWN &amp; COUNTRY STATION W.</b>		1949-50	35.000	<b>MUSTANG COUPE</b>	6 CL-20%	1964-66	12.000	<b>COUGAR CONVERTIBILE</b>		1969-73	14.000	<b>TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1961-64	4.500
<b>TOWN &amp; COUNTRY CONVERTIBILE</b>		1950	80.000	<b>MUSTANG FASTBACK</b>	6 CL-20%	1964-66	12.000	<b>METROPOLITAN</b>				<b>TEMPEST CONVERTIBILE</b>		1961-64	8.000
<b>300 COUPE</b>		1955-61	30.000	<b>MUSTANG CONVERTIBILE</b>	6 CL-20%	1964-66	18.000	<b>COUPE</b>		1954-62	5.000	<b>GRAND PRIX COUPE</b>		1962-66	8.000
<b>BERLINA 4 PORTE/STATION W.</b>		1957-61	6.000	<b>FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE</b>		1965-74	3.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1954-62	9.000	<b>GTO COUPE</b>		1964-67	16.000
<b>COUPE</b>		1957-61	12.000	<b>FAIRLANE GT COUPE</b>		1966-74	6.000	<b>OLDSMOBILE</b>				<b>GTO CONVERTIBILE</b>		1964-67	22.000
<b>CONVERTIBILE</b>		1957-61	25.000	<b>FAIRLANE GT CONVERTIBILE</b>		1966-67	11.000	<b>BERLINA 4 PORTE</b>		1946-60	5.000	<b>TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1965-74	4.000
<b>BERLINA 4 PORTE/STATION W.</b>		1962-74	3.500	<b>THUNDERBIRD 4 PORTE</b>		1967-70	4.000	<b>STATION WAGON</b>		1946-60	5.000	<b>LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1965-74	4.000
<b>COUPE</b>		1962-74	5.000	<b>THUNDERBIRD COUPE</b>		1967-76	6.000	<b>COUPE</b>		1946-60	10.000	<b>TEMPEST CONVERTIBILE</b>		1965-72	10.000
<b>CONVERTIBILE</b>		1962-74	14.000	<b>MUSTANG COUPE</b>	6 CL-20%	1968-73	9.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1946-60	30.000	<b>LE MANS CONVERTIBILE</b>		1965-72	10.000
<b>300 H/J/K/L</b>		1962-65	15.000	<b>MUSTANG FASTBACK</b>	6 CL-20%	1968-73	10.000	<b>FIESTA CONVERTIBILE</b>		1953	55.000	<b>FIREBIRD COUPE</b>		1967-81	9.000
<b>300 H/K/L CONVERTIBILE</b>		1962-65	30.000	<b>MUSTANG CONVERTIBILE</b>	6 CL-20%	1968-73	15.000	<b>F 85 2/4 PORTE</b>		1961-64	3.000	<b>FIREBIRD CONVERTIBILE</b>		1967-69	16.000
<b>300 HURST COUPE</b>		1970	8.000	<b>MUSTANG COUPE 428/429</b>		1968-73	13.000	<b>F 85 STATION WAGON</b>		1961-64	3.500	<b>GRAND PRIX COUPE</b>		1967-74	5.000
<b>TOWN AND COUNTRY</b>		1983-87	3.000	<b>MUSTANG CONVERTIBILE 428/429</b>		1968-73	18.000	<b>F 85 CONVERTIBILE</b>		1961-64	5.000	<b>GTO COUPE</b>	JUDGE+20%	1968-72	10.000
				<b>MUSTANG BOSS 429</b>		1969-70	45.000	<b>BERLINA 4 PORTE</b>		1961-74	4.000	<b>GTO CONVERTIBILE</b>	JUDGE+50%	1968-72	20.000
<b>DE SOTO</b>				<b>MUSTANG BOSS 302</b>		1969-70	25.000	<b>COUPE</b>		1961-74	5.000	<b>TRANS AM</b>		1969	25.000
<b>BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.</b>		1946-56	4.000	<b>MUSTANG BOSS 351</b>		1971	20.000	<b>CONVERTIBILE</b>		1961-74	15.000	<b>TRANS AM</b>		1970-73	15.000
<b>CONVERTIBILE</b>		1946-56	22.000	<b>MUSTANG COUPE</b>		1974-78	3.000	<b>STARFIRE CONVERTIBILE</b>		1961-63	15.000	<b>TRANS AM</b>		1974-81	6.500
<b>BERLINA 4 PORTE/STATION W.</b>		1957-61	6.000	<b>THUNDERBIRD COUPE</b>		1977-82	4.000	<b>STARFIRE COUPE</b>		1962-63	11.000	<b>FIREBIRD/TRANS AM</b>		1982-91	5.000
<b>COUPE</b>		1957-60	10.000	<b>MUSTANG COUPE</b>		1979-89	2.500	<b>JETFIRE TURBO</b>		1962-63	4.000	<b>SHELBY</b>			
<b>CONVERTIBILE</b>		1957-59	27.000	<b>THUNDERBIRD COUPE</b>		1983-88	3.500	<b>442 COUPE</b>		1962-63	9.000	<b>MUSTANG GT 350 COUPE</b>		1965	65.000
<b>ADVENTURER COUPE</b>		1957-59	25.000	<b>FRAZER</b>				<b>442 CONVERTIBILE</b>		1965-69	13.000	<b>MUSTANG GT 350 COUPE</b>		1966	55.000
<b>ADVENTURER CONVERTIBILE</b>		1957-59	60.000	<b>BERLINA</b>	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	<b>TORONADO COUPE</b>		1966-70	22.000	<b>MUSTANG GT 350 COUPE</b>		1967-70	35.000
				<b>CONVERTIBILE</b>		1947-51	20.000	<b>HURST OLDS</b>		1968-69	13.000	<b>MUSTANG GT 500 COUPE</b>		1967-70	45.000
<b>DODGE</b>				<b>HENRY J/ALLSTATE</b>				<b>442 CONVERTIBILE</b>		1970-72	23.000	<b>MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE</b>		1967-70	75.000
<b>BERLINA 2/4 PORTE/S.W.</b>		1946-56	4.000	<b>BERLINA 2 PORTE</b>		1947-53	5.000	<b>RALLYE 350</b>		1970	10.000	<b>MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE</b>		1968-70	55.000
<b>CONVERTIBILE</b>		1946-56	12.000	<b>HUDSON</b>				<b>TORONADO COUPE</b>		1971-78	11.000	<b>STUDEBAKER</b>			
<b>BERLINA 2/4 PORTE/S.W.</b>		1957-60	6.000	<b>BERLINA</b>		1946-57	8.000	<b>442 COUPE</b>		1973-75	7.000	<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>		1946-66	





Torna a Bormio l'appuntamento estivo con la regolarità firmato Cuervo y Sobrinos



**PASSI ALPINI LEGGENDARI  
SCENARI MERAVIGLIOSI  
RELAX NELLE ANTICHE TERME ROMANE  
OSPITALITÀ A 5\***



Per informazioni 0522 421096  
[www.cuervoysobrinos-cup.com](http://www.cuervoysobrinos-cup.com)

CREDIT SUISSE 

REGISTRATI ALL'ASTA OGGI



1938 BENTLEY 4¼-LITER ALL-WEATHER TOURER Carrozzeria Thrupp & Maberly; Telaio Nr. B137LE

**AMELIA ISLAND** 9 MARZO 2013  
THE RITZ-CARLTON



**CORPORATE** +1 519 352 4575 | 1 800 211 4371 | **LOS ANGELES** +1 310 559 4575 | **LONDRA** +44 (0) 20 7851 7070 | [rmauctions.com](http://rmauctions.com)

Codice licenza asta # AB1943/ banditore d'asta autorizzato #AU942 Brent A. Earlywine