

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

RUOTECLASSICHE



Una Fiat **130**
tra le auto blu

GRANDI EVENTI

RETROMOBILE
WINTER MARATHON
AUTOMOTORETRÒ

FRANCIS LOMBARDI

LA STORIA DELLA CASA
E LE IMPRESSIONI
DELLA 850 GRAND PRIX

ABBIAMO GUIDATO

ALFA ROMEO ALFASUD TROFEO
GIANNINI 500 TV
FORD ESCORT RS 2000



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



23 - 25 AGOSTO 2013
2ª edizione

St. Moritz

informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch



Lamborghini Zurich
Schmohl AG



PLOZZA
VINI BRUSIO



Montegrappa
ITALIA

panofarina

PCW



Kessel

ALLEGRA

PRASSUGGER



32



42



94

Sfida ai tedeschi
La Fiat "130" è ultima ammiraglia della Casa torinese, destinata a lanciare il quanto di sfida alle tedesche; anche in patria dovette capitolare di fronte a una politica fiscale che penalizzava l'alimentazione a benzina e i motori a più di quattro cilindri.
Servizio a pag. 66.

AUTOMOBILI

Regine del passato

Alfa Romeo "12C 3000" Castagna (telaio 915066) 1939:
Clandestino a bordo **32**

Impressioni

Fiat "850 Grand Prix" Francis Lombardi 1968:
Ecco l'"850" di Ferrari **42**

Fiat "130 Coupé":
Il valore di quella effe **72**

Giannini "500 TV" 1966:
Comme facette mammata **116**

Ford "Escort RS 2000" 1978:
Il giallo di Colonia **122**

Veicoli commerciali

Fiat "508 4 Marce Furgoncino" 1937:
Prodotto derivato **56**

Protagoniste

Fiat "130" 1973:
Scalata al vertice **66**

Guida all'acquisto

Fiat "130":
Non affondate le ammiraglie **74**

Nate per correre

Alfa Romeo "Alfasud Trofeo" 1976:
Promessa da marinaio **76**

Personalizzazioni

Da Rover "Mini Cooper" a Morris "Mini Cooper S" ex works:
Effetto Montecarlo **94**

Youngtimer

Porsche "Boxster" 1996-99:
Pochi soldi e motore al centro **102**

In viaggio con la "storica"

Cadillac "30 HP" 1910:
A 103 anni scala il Gavia **110**

STORIA E COSTUME

Grandi eventi

Automotorettrò:
Tutto l'oro del Lingotto **38**

Winter Marathon:
Madonna, che freddo! **62**

Retromobile:
Motivo d'invidia **86**

MERCATO

Vendite all'asta

La grande abbuffata **92**
Non è Touring, è al gusto di Touring **130**

Il polso del mercato

Il Giappone? È da collezione **137**

Vendo&Compro

Un ponte fra domanda e offerta **138**

Quotazioni

Dieci gradi di valore **160**
I prezzi dei veicoli industriali e commerciali **175**
I prezzi delle auto americane **176**

RUBRICHE

Editoriale

Gianni Agnelli, un regno con luci e ombre **4**

Schegge

Tutte le macchine del Presidente **6**

Fatti e persone **8**

Posta **28**

Appuntamenti con le storiche **128**

GIANNI AGNELLI

UN REGNO CON LUCI E OMBRE



Agnelli tifoso della Juve e presidente della Confindustria. Agnelli senatore e frequentatore dei night club della Costa Azzurra. Agnelli con l'orologio sul polsino e in divisa da ufficiale sul fronte russo. Agnelli invidiato ed esecrato. La figura dell'Avvocato (titolo che non ebbe mai, ma lui ci rideva sopra: "Chiamatemi pure così, è il mio nome d'arte") ha dominato la storia italiana del ventesimo secolo, che l'uomo, forte di un carisma per certi versi irripetibile, seppe far convivere lungo la propria intensa esistenza istanze apparentemente contraddittorie, e ciò nonostante incarnando le più genuine aspirazioni degli italiani anche al di là della scintillante prestanta delle proprie ricchezze.

Giovanni Agnelli (1921-2003) fu il dominus della scena pubblica, economica e politica del nostro Paese, interpretando l'essenza stessa del potere: espressione della famiglia proprietaria della Fiat, ovvero l'azienda che ha segnato lo sviluppo industriale nel momento di maggiore crescita della nazione, condizionò, con le proprie decisioni o influenzando quelle altrui, qualsiasi aspetto della vita dell'Italia, dal calcio fino agli accordi sindacali di valenza storica.

Per questi motivi, passati dieci anni dalla sua scomparsa, sembra legittimo cercar di comprendere la sua valenza d'imprenditore d'automobili, al di là dei particolarismi (le macchine disegnate su misura, le manie nel vestire, la straordinaria sensibilità verso l'arte, il debole per il gentil sesso) che magari hanno contribuito a delineare l'uomo ma distolto l'attenzione da aspetti più concreti.

"Goditela un po'..." gli disse il nonno

Agnelli scelse il periodo migliore per esordire alla guida della Fiat. Fino ai 45 anni s'era limitato a godersi la vita in modo quantomeno spettacolare, in questo ascoltando i consigli fin troppo permissivi del nonno omonimo ("Goditela un po' e cavatene la voglia" fu la frase magica), che vedeva in lui il futuro erede della dinastia. Del resto, a Mirafiori c'era Valletta a guidare l'espansione e a convincere la nazione ad abbandonare i pauperismi bellici.

Giovanni si avvicinò alla Fiat, di cui era formalmente presidente d'onore, nel 1959, quando prese le redini dell'Ifi, Istituto Finanziario Industriale, l'holding familiare fondata nel '27; nel 1963 fu nominato amministratore delegato della Fiat; ma soltanto il 30 aprile del 1966 l'ottantatreenne Valletta decise di affidargli un ruolo che fosse qualcosa più di un titolo onorifico (forse contro voglia, perché pare che il Professore avesse già indicato Gaudenzio Bono quale proprio successore). Il primo incarico fu un suc-



cesso: Agnelli debuttò come protagonista dell'affare che avrebbe portato alla nascita di Togliattigrad e che spinse definitivamente la Fiat nell'olimpo dei costruttori mondiali.

Il gruppo sembrava aver la strada spianata: era primo in Europa e quinto al mondo per volumi produttivi, impiegava 130.000 dipendenti, produceva 5000 vetture al giorno, si era comprato la Ferrari, la Lancia e l'Autobianchi. La reggenza di Gianni partì dunque sotto i migliori auspici; eppure, i dieci anni seguenti di vera leadership saranno ricordati fra i più difficili della storia della Fiat.

Inadatto a gestire l'"Autunno caldo"

Agnelli, dovendo suo malgrado appoggiarsi a una struttura societaria e dirigenziale ormai anacronistica, abbracciò un'ambiziosa politica di diversificazione, investendo in nuovi settori (veicoli industriali, treni, trattori, movimento terra) per affrancare le sorti dell'azienda dai risultati dell'auto, dal quale dipendeva il 75% dei ricavi. L'espansione nel settore auto puntò in buona parte sull'annessione - non riuscita - della Citroën: un'avventura finita male per l'ostracismo del governo De Gaulle e dalle nefaste conseguenze per il piano-prodotto della Fiat, che nel segmento medio-superiore faceva affidamento sul know-how dei francesi (pochi sanno, ad esempio, che la "Beta" doveva avere le sospensioni idropneumatiche della "DS").

In quegli anni, l'Avvocato ebbe enormi difficoltà nel gestire le tensioni sociali che esplosero per la prima volta nell'autunno del 1969, segnando l'inizio di una feroce contestazione: gli scioperi e l'assenteismo minarono la competitività della Fiat. Nel 1973 la società, per la prima volta nel dopoguerra, presentò un risultato operativo in rosso; nel 1974, Agnelli dispose massicci aumenti salariali (su imposizione del governo, disse). Se ne lamentò, sostenendo di aver investito un miliardo di dollari in cinque anni senza avere alcun guadagno di produttività, fatta salva la relativa non belligeranza (definirla alleanza pare eccessivo) dei sindacati.

Nell'autunno del 1974 la Fiat aveva uno stock di 300.000 macchine invendute e gli operai lavoravano soltanto tre giorni alla settimana. La situazione era compromessa a tal punto da spingere Agnelli alla ricerca di maggior peso politico e a diventare presidente di Confindustria. Anche qui il suo periodo di comando va giudicato a posteriori con più severità: per natura portato al compromesso, Agnelli firmò con Luciano Lama, segretario della CGIL, l'accordo sul



punto unico di contingenza quale parte integrante della riforma della scala mobile, che portò, oltre che al boom dell'inflazione, a un insostenibile aumento dei costi per l'industria italiana.

Nel 1976 Agnelli lasciò la Confindustria per tornare a tempo pieno a Torino; però ebbe l'umiltà, in questo spinto dal fratello Umberto, di ammettere che l'azienda aveva bisogno di nuovi manager. L'avvento di Romiti, che guiderà la Fiat per altri 20 anni, e di De Benedetti, che rimarrà in corso Marconi soltanto 100 giorni, di fatto segnò l'addio di Gianni Agnelli alla gestione diretta del gruppo industriale.

Negli anni successivi l'Avvocato preferì ritagliarsi un ruolo più strategico che operativo, anche durante gli anni di piombo e delle feroci rivendicazioni sindacali. Sottratto al management quotidiano, Agnelli seppe dare il meglio di sé: scegliendo gli uomini giusti per il rilancio della Fiat (primo fra tutti Ghidella, poi allontanato per motivi mai chiariti) e fungendo da guida spirituale al ritorno della Fiat nell'élite europea fra gli anni 80 e 90. Non pare oggi un caso che il suo progressivo, inevitabile distacco dall'azienda sia coinciso con la nuova crisi degli anni Duemila.

Tre grandi successi

Da sinistra. A Togliattigrad con Nikolai Podgorny (1903-1983) presidente del Soviet Supremo dell'Urss; alla premiazione della "128", nel 1969; Agnelli ritira il premio Auto dell'anno (organizzato nel 1983 da Quattroruote), assegnato alla "Uno".

Pagina accanto. Gianni Agnelli mostra agli ospiti il motore della "8V" al Salone dell'auto di Torino del 1952.

Sotto la tutela del nonno

Sotto. Gianni Agnelli con il nonno Giovanni. Dopo la morte del padre Edoardo nel 1934, il nonno ingaggiò con la madre, Virginia Bourbon del Monte, una lotta durata anni per avere l'affido esclusivo di Gianni e della sorella Susanna.





TUTTE LE MACCHINE DEL PRESIDENTE



All'Avvocato piaceva guidare

Nella foto. Persino quando aveva l'autista, non era affatto raro che lo facesse accomodare sul sedile accanto e si mettesse lui al volante.

In alto. L'ultima sua automobile gli fu regalata per l'80° compleanno: è la Fiat "Multipla Eden Roc" (2001), esemplare unico di "spiaggina" che riprende il nome dal più celebre esemplare del '56. La seduta del guidatore è stata resa più confortevole in modo da dare spazio alla gamba destra, ferita nell'incidente del 1952.

Ferrari, amori giovanili

Sotto. Ferrari "375 America"; ne sono state prodotte solo una dozzina, ma Agnelli, nel 1955, ne volle una fatta su misura, con la calandra verticale, il parabrezza all'americana e il tetto trasparente.

In basso. Ferrari "410 SA", derivata da una show car del 1959; le "insegne" del Cavallino rampante vennero rimpicciolite ad arte, in modo da suggerire... altre "paternità".

“**A** me quel che piace sono le macchine veloci, il tappeto verde e le belle ragazze”. Parole di un giovane Gianni Agnelli, che così confessa le sue debolezze degli anni 50 nella biografia che gli fu dedicata da Enzo Biagi. La guida veloce e le fuoriserie lo accompagnano per tutta la vita, nel lavoro e soprattutto nel tempo libero, anche quando le maggiori responsabilità lo inducono, negli anni 60, a dotarsi di un'autista. E anche se le sue scelte si fanno più “posate” sono sempre improntate all'esclusività.

Spesso sono Ferrari le sue predilette, rese uniche da personalizzazioni che non passano inosservate. Come quando si fa allestire una “365 P Berlinetta Speciale” (1967) con il sedile di guida centrale, di cui si libererà presto perché “troppo vistosa”, al punto da affermare: “Non facevi in tempo a fermarti che avevi subito la gente addosso”. E poi le vetturette da spiaggia, pezzi unici tagliati a misura di un uomo dal gusto estetico molto personale, con una predilezione spiccata per il bon vivre. E infine, tra gli anni 70 e 80, le station wagon, votate a un uso più privato, per i trasferimenti a St. Moritz con la moglie Marella; uniche anche loro, come la Fiat “130 Familiare” in stile country e le due Lancia “Thema S.W.”, una di Zagato (un prototipo) e l'altra di Pininfarina, motorizzata con il Ferrari “3200” 8 cilindri.

Dal 13 marzo al 5 maggio alcune di queste vetture saranno protagoniste al Museo dell'automobile di Torino della mostra “Le auto dell'Avvocato”. **R**





Capace di stupire

A sinistra. Via le portiere e al posto dei sedili posteriori una panchetta di legno in stile nautico; è la Fiat "600 Multipla Eden Roc" (1956), sfiziosa monovolume open air.

Sotto. Ferrari "365 P Berlinetta Speciale" del 1967: a renderla unica erano i tre sedili (quello di guida al centro) e la meccanica da corsa, col V12 di 4,4 litri da 320 CV.



Country per la famiglia

A destra. Dalla passione per la guida veloce (le tante Ferrari) e per le esclusive vetturette "da vacanza" si passa a quella per le station wagon; auto pensate per la sfera privata, come questa Fiat "130 3200 Familiare", che sfoggia inserti in legno sulle fiancate e un portapacchi in vimini sul tetto, perfetto per trasportare gli sci senza doverli fissare. L'Avvocato e la moglie Marella la usavano spesso per andare a St. Moritz.



Variazioni sulla "Thema"

Sotto. Il prototipo della Lancia "Thema S.W." realizzato da Zagato. La vettura di serie fu poi però disegnata da Pininfarina: l'Avvocato se ne fece personalizzare una con motore Ferrari "3200" a 8 cilindri. Anche su questa vettura ricomparve il portapacchi di vimini, forse in omaggio alla moglie appassionata di giardinaggio.



"Fatemela spider!"

Sotto. Non una "Testarossa" qualsiasi, ma un'inedita versione spider (1986) con interni blu e capote elettrica bianca. La meccanica rimase, invece, invariata: motore a 12 cilindri contrapposti di 4,9 litri con 390 cavalli.



I CARROZZIERI CAMBIANO MARCIA



3 Collana RuoteClassiche Periodici a mensile n. 35 aprile 2013 € 4,70

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume terzo 1960-1961

Abarth Allemano Alloisi Bertone Boano Boneschi
Bonetto Canta Carrozzerie speciali Fiat Cisitalia Colli
Ellena Fissore Francis Lombardi Ghia Michelotti
Monterosa Moretti Pinin Farina Savio Scaglione Scioneri
Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

Terzo appuntamento in edicola con "Le Fuoriserie", la nuova raccolta di volumi della collana "Il meglio di Quattoruote". Sotto la lente, ad aprile, il biennio 1960-61.

Gli anni Sessanta, rispetto al decennio precedente, sono portatori di grandi cambiamenti. I carrozzieri, che fino a quel momento avevano tratto una buona parte dei loro guadagni dalla vendita diretta delle loro fuoriserie (approfittando anche della ridotta produzione delle Case automobilistiche), ora si vedono costretti a cambiare rotta. Ormai la Fiat monopolizza pressoché interamente il mercato, grazie a una gamma di vetture che non si limita più alle sole berline, ma comprende anche versioni speciali di tutti i tipi ("Lusso", "Trasformabile", "Familiare", "Granluce", "Cabriolet").

Anche la Lancia ai suoi modelli base ha aggiunto eleganti coupé e spider, mentre l'Alfa Romeo ha fatto delle sue versioni sportive le punte di diamante della gamma. La nuova clientela dei carrozzieri

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"...

Fiat e Alfa, le più "elaborate"

In alto, da sinistra, Alfa Romeo "Giulietta SZ" di Zagato (1960); ne furono cortiuti, tra il 1960 e il 1963, solo 210 esemplari. Fiat Moretti "2200" coupé (1960), l'ammiraglia del carrozziere torinese che fu attivo dal 1925 al 1989.

1 Il meglio di QUATTORRUOTE

LeFuoriserie

Volume primo 1956-1957

Accatollo Allemano Bertone Boano Ciccio Cantù
Carrozzerie speciali Fiat Cisitalia Frua Pinacci Tombarini
Pina Felici Ghisella Mandelli Montecarlo Moratti Mucco
Pininfarina Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

2 Il meglio di QUATTORRUOTE

LeFuoriserie

Volume secondo 1958-1959

Abarth Allemano Albini Bertone Boano Boasso Boneschi
Canta Caporini Carrozzerie Speciali Fiat Cisitalia Colli Fissore
Prufero Lombardi Frua Ghia Ghisella Sestini Michelotti
Montecarlo Moretti Moratti Mucco Pinin Farina Savio Scaglione Scioneri
Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

4 Il meglio di QUATTORRUOTE

LeFuoriserie

Volume quarto 1962-1963

Abarth Allemano Bertone Bertone Catta Caporini Pininfarina
Lombardi Pinin Farina Scaglione Scioneri Scioneri
Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

5 Il meglio di QUATTORRUOTE

LeFuoriserie

Volume quinto 1964-1965

Abarth Allemano Bertone Bertone Catta Caporini Pininfarina
Lombardi Pinin Farina Scaglione Scioneri Scioneri
Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

FEBBRAIO (1956-57)

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. Per fino la "Nuova 500" veste abiti griffati.

MARZO (1958-59)

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

MAGGIO (1962-63)

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

GIUGNO (1964-65)

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



zieri è diventata di fatto l'industria automobilistica, con cui serve stringere accordi economici sempre più articolati, analoghi a quelli già in atto con i costruttori di vetture sportive.

Il terzo volume de "Le Fuoriserie" (144 pagine a 4,70 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista) testimonia questo passaggio che inizia a evi-

denziarsi proprio tra il 1960 e il 1961. Non tutti i carrozzieri sono però in grado di compiere questo passaggio e il numero di chi continua a mantenere in vita una propria rete commerciale si assottiglia rapidamente.

Per qualche anno ancora non diminuiscono però le proposte autonome: muta l'obiettivo, che non è più quello di stupire il pubblico ma di farsi notare dalle grandi Case. La speranza è infatti quella di essere apprezzati e quindi "scelti" come partner ufficiali.

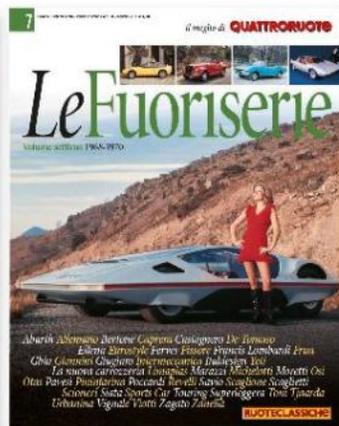
Succede di rado, ma succede. Zagato, per esempio, è uno dei pochi carrozzieri che ce la fa. Merito soprattutto delle vittorie che ottengono i suoi modelli. Altri ci riescono, ma nell'esclusiva veste di stilisti. La produzione dei loro modelli viene infatti affidata a strutture terze, meglio attrezzate per realizzare grandi numeri. Un esempio particolarmente significativo riguarda la produzione della Innocenti "950 Spider" che, disegnata da Ghia, viene prodotta dalla Osi, industria carrozziaria torinese che si distingue per la modernità delle sue officine. (M.M.)



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: la dream car.
1970. Il settore svolta: non più sarti ma stilisti del prêt à porter automobilistico.

AGGIUDICATA PER 3,44 MILIONI DI EURO

ERA UNA CONCEPT DI GHIA LA BATMOBILE DEI RECORD

Batman raggiunge James Bond in cima a un singolare classifica. La sua fantastica vettura, utilizzata nelle riprese di una serie televisiva prodotta dalla ABC negli anni 60, è stata venduta allo stesso prezzo al quale era stata aggiudicata, nel 2010, la celebre Aston Martin "DB5" guidata da 007-Sean Connery nel film "Missione Goldfinger" (1964): 4,6 milioni di dollari, equivalenti a 3,44 milioni di euro.



L'auto, venduta all'asta di Barrett-Jackson a Scottsdale (Usa) a fine gennaio, è stata realizzata dal famoso specialista di Hollywood George Barris elaborando, in soli 15 giorni, la Lincoln "Futura", concept car realizzata nel 1955 dalla Ghia di Torino. Nella speciale classifica delle automobili da film più pagate di sempre, il terzo gradino del podio spetta alla "Chitty Chitty Bang Bang", costruita per l'omonimo film nel 1967 e aggiudicata nel 2011 per 805 mila dollari, circa 200 mila in meno di quanto si aspettasse il proprietario.

FLORIDA (USA)

ALL'ASTA L'ULTIMA AUTO DI STEVE MCQUEEN

Andrà all'asta per Auctions America (<http://auctionsamerica.com>), il 22-24 marzo a Fort Lauderdale, in Florida (Usa), la Chevrolet "Styleline DeLuxe Convertible" del 1951 appartenuta a Steve McQueen (1930-1980). L'attore la guidò nell'ultimo film della sua straordinaria carriera, "Il cacciatore di taglie", del 1980; a fine riprese la volle acquistare per aggiungerla alla sua già ricca collezione, che comprendeva una Porsche "356 Speedster", una Jaguar "XK SS" e una Ferrari "250 GT Berlinetta Lusso". La vettura, equipaggiata con un motore a 6 cilindri da 92



CV, è stata completamente restaurata una decina d'anni fa ed è oggi nelle mani della star del reality show "Pawn Stars" (History Channel), Rick Harrison. In vendita in Florida anche la Dodge "Charger" "Generale Lee" originale, utilizzata nelle riprese del film "Hazzard" del 2005, remake di una famosa serie televisiva trasmessa dal 1979 al 1985.



INSERZIONE SU UN SITO AMERICANO

Primo proprietario DEAN MARTIN

È a vendita su un sito d'Oltreoceano specializzato in auto storiche (www.hymanltd.com) la Chrysler "L6.4" Ghia (1962) appartenuta a Dean Martin. Del modello - con motore V8 da 335 CV - furono costruiti solo 26 esemplari, in gran parte venduti a star di Hollywood (Frank Sinatra, Sammy Davis Jr., Peter Lawford) e facoltosi imprenditori, che li fecero personalizzare dallo specialista George Barris. Dean Martin, per esempio, scelse il colore nero, così come i fari ovali e i pneumatici

con fascia bianca; le altre dotazioni prevedono interni in pelle nera, impianto stereo, volante in legno Nardi, servosterzo idraulico e cambio automatico. La vettura, con 47.259 miglia all'attivo (poco più di 76.000 km), non è mai stata restaurata e viene offerta per 199.500 dollari. Nell'agosto del 2009 un esemplare analogo fu venduto all'asta da Bonhams, a Carmel in California (Usa), per 117.000 dollari.



RM AUCTIONS

TORNA L'INCANTO A VILLA D'ESTE

RM Auctions ritorna a Villa d'Este per affiancare uno dei concorsi d'eleganza più spettacolari del mondo (Villa Erba, 25-26 maggio). È la seconda volta per la celebre Casa d'aste, dopo il debutto nel 2011, quando le vendite toccarono quota 23 milioni di euro. Per l'edizione 2013 si annunciano lotti di assoluto pregio, in linea con le quaranta vetture che si contenderanno i premi più prestigiosi. Spiccano in particolare una Ferrari "400 Superamerica" del 1962 (in basso a destra), uno dei soli 36 esemplari prodotti dalla carrozzeria Pininfarina (prezzo stimato tra 1,9 e 2 milioni di euro); una Bugatti "Type 46 Superprofilé" del 1930 (in basso a sinistra), decimo esemplare prodotto dei 450 costruiti tra il 1929 e il 1933 - il modello è considerato quasi l'alterego della leggendaria "T41 Royale" - (tra 800 mila e 1 milione di euro); la Rolls Royce "Phantom" del 1929 (a sinistra) che la regina Elisabetta (allora principessa) utilizzò in Kenya e poi durante la sua visita ufficiale del 1952, quando apprese della morte del padre, re Giorgio VI, in seguito alla quale sarebbe salita al trono d'Inghilterra (375-450 mila euro).



LA FIAT "500" E IL BORSALINO

Bastava essere di statura "normale" perché sulle utilitarie degli anni 60 l'immacabile Borsalino arrivasse a sfiorare il tetto. L'immagine, inviata dal nostro lettore Ettore Zendri, referente per il Trentino Alto Adige del Registro Fiat Italiano, è stata scattata l'11 luglio 1965 da sua madre: ritrae il padre a bordo di una "500 D".



LA "GTV" SPLENDE ANCORA

Il lettore Giovanni Scenna, di Noto (SR), trova questa Alfa Romeo "Alfetta GTV" a prezzo stracciato, incidentata, ferma da due anni, e per di più deturpata dal suo precedente proprietario con una bomboletta spray. Ma gli interni sono in ordine, così avvia i lavori per riportarla alle sue condizioni d'origine. E in sei mesi la vettura torna come nuova.



CONTAGIATO DAL VIRUS ALFA

Tutte le grandi "famiglie" del Biscione degli ultimi cinquant'anni: le ha raccolte, un esemplare per ciascuna, Carlo Gentili, impiegato romano 55enne, che si professa infettato dal virus Alfa. Nel suo garage ci sono una "Giulia GT 1300 Junior" (in primo piano) e, da sinistra nella foto, una "33" serie '90, un'Alfetta" prima serie e una "Giulia 1600".



INVITO DI ISCRIZIONE ALL'ASTA



IN ANTEPRIMA FERRARI 340/375 MM BERLINETTA 'COMPETIZIONE' DEL 1955 N. TELAIO 0320AM

VILLA D'ESTE 25 MAGGIO 2013
VILLA ERBA, COMO, ITALIA


RM AUCTIONS

SEDE CENTRALE +1 519 352 4575 1 800 211 4371 | MILANO +39 02 9475 3812 | LONDRA +44 (0) 20 7851 7070 | rmauctions.com

Patrocinato da
BMW Group

**Caschetto d'argento**

Bernie oggi e, sotto, quand'era il boss della Brabham: nella foto è accanto a Nelson Piquet, che si aggiudicò con la scuderia inglese due titoli mondiali nel 1981 e 1983.



Mr. Bernie, **IL RIVOLUZIONARIO**

Con il G.P. d'Australia del 17 marzo inizierà il 63° campionato di F.1 della storia e l'82enne Bernie Ecclestone ne gestirà ancora una volta gli interessi economici. Uomo brillante e con grande senso degli affari, di recente ha perfino ammesso di avere tentato l'acquisto della Scuderia Ferrari, dopo la morte del "Grande Vecchio" nel 1988. "Ma era assolutamente incredibile", ha ammesso. Con sollievo di molti appassionati che non avrebbero gradito la presenza nel "santuario rosso" di un personaggio discusso per la sua misteriosa scalata alla vetta della F.1. Una leggenda, perché in realtà non ci sono buchi neri sulla regolarità della sua fortuna. Nel '72 Bernie rilevò la scuderia Brabham e poco dopo

COSÌ È NATO IL POTERE DI ECCLESTONE

fu nominato direttore della Formula One Constructors' Association (Foca), che raggruppava i team inglesi. Prima mossa, la richiesta agli organizzatori di aumentare i diritti economici sui G.P., divisi tra i team.

Quando nel '75 i vertici del G.P. del Canada si rifiutarono, Bernie rispose che sarebbero rimasti a casa. E il G.P. non venne disputato! Nel '77 iniziarono le sue pressioni per trasformare la F.1 in una "serie" regolata da contratti e regole uguali per tutti i G.P.: proposte clamorose per il mondo delle corse. Ma non tutti erano d'idee antiquate, tanto che Bernie fu incaricato di favorire l'accordo per la copertura delle dirette TV e spuntò contratti favolosi.

La sua avanzata si bloccò a fine '78, con l'arrivo alla presidenza della federazione di Jean-Marie Balestre. Ma nella difficoltà ebbe un'idea geniale: spostò la battaglia sulle regole tecniche. Balestre voleva abolire le minigonne, le appendici aerodinamiche nate sulla Lotus "78", adottate da tutti i team inglesi. Le minigonne favorivano l'effetto suolo e la tenuta di strada ma nella versione mobile erano irregolari. Nelle stagioni '79 e '80 gli inglesi non cedettero, consapevoli che avrebbero perso la tecnologia vincente contro i motori turbo, Renault e Ferrari. I turbo erano più potenti degli economici Cosworth, ma l'effetto suolo compensava il divario.

La situazione esplose al G.P. di Spagna del 1980: Balestre invalidò la gara d'accordo con i legalisti (i team Fisa: Ferrari, Alfa Romeo e Renault) ma i team Foca corsero ugualmente, minacciando di creare un campionato parallelo: bluff vistoso ma pericoloso.

Ferrari aveva capito che, con nuove regole, il piano di Ecclestone era interessante. Se ne occupò il d.s. Marco Piccinini, tra i principali ideatori del "Patto della Concordia": le norme che avrebbero gestito i rapporti tra federazione, scuderie e organizzatori per i successivi decenni. L'accordo venne trovato il 19 gennaio 1981: presso la Scuderia Ferrari a Modena si riunirono i rappresentanti dei team Foca e i "legalisti". Presente l'83enne Enzo Ferrari che a mezzanotte, dopo 13 ore di lotta, parlò alla stampa. Assente la federazione, d'accordo sul principio.

L'intera F.1 venne inquadrata con precisi contratti. La federazione restava "la sola autorità che governa lo sport", ma la Foca si prese il potere economico: avrebbe gestito gli accordi con organizzatori e TV, ridistribuendo i proventi ai team. Nel "Patto" il suo nome non compare, ma la Foca era in realtà... Bernie Ecclestone. (Daniele Buzzonetti)

28-30 GIUGNO

LA "SILVER FLAG" CELEBRA I PICCOLI COSTRUTTORI

Si svolgerà nel weekend del 28-30 giugno la diciottesima edizione della Vernasca Silver Flag, grande manifestazione per auto d'epoca da competizione, che quest'anno sarà dedicata alle Sport e alle monoposto artigianali. L'epoca d'oro dei campionati che videro protagoniste queste vetture - dal 1937 fino ai primi anni 70 - ha rappresentato uno dei capitoli più entusiasmanti dell'automobilismo sportivo, non solo italiano. A fianco dei grandi protagonisti dell'epoca figurava una folta schiera di Case e personaggi minori - Aguzzoli, Bandini, Cisitalia (nella foto la "D46" del 1946), Dagrada, Faccioli, Gilco, Ermini, Stanguellini, Taraschi, Volpini - tanto "piccoli" quanto audaci, che si sono cimentati nella costruzione di vetture "fai-da-te" realizzando telai di propria concezione o modificando quelli delle Fiat "Topolino" e "1100". Le oltre 180 vetture attese si ritroveranno nel paddock già da venerdì, provenienti da tutta Europa. Nella giornata di sabato si svolgerà la prima delle tre sfilate sul percorso della Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca. Dopo una breve presentazione agli spettatori e alla giuria del concorso, le macchine sfileranno sul tracciato di 9 chilometri, chiuso al traffico, che le porterà fino a Vernasca. Domenica i motori torneranno a fare sentire la loro voce nella Val d'Arda per l'ultima salita. Info: Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca (Fiorenzuola, PC), tel. 0523 248930 - www.vernascasilverflag.it



ULTIM'ORA DALLA MILLE MIGLIA

1575 PRE ISCRITTI, 620 HANNO GIÀ PAGATO

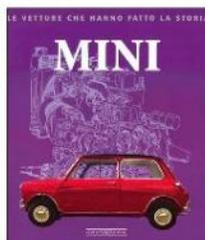


Il commissariamento di 1000 Miglia srl, la società "in house" totalmente partecipata dall'AC Brescia, proprietario del marchio della Freccia Rossa, ha generato in alcuni l'impressione di un'inesistente instabilità attorno all'organizzazione

della corsa che, al contrario, procede senza intoppi, come confermano le 1575 pre iscrizioni online, 620 delle quali già completate con il pagamento. Riassumiamo brevemente i fatti: dopo l'edizione 2012 il presidente di AC Brescia Aldo Bonomi annunciò che la gestione della manifestazione sarebbe stata fatta in casa, senza rinnovare il bando per l'affidamento della gara, gestita per cinque anni da una società ligure-romana. A luglio, l'Ac commissariava la sede bresciana per una presunta delicata situazione finanziaria. Da qui prendeva il via una vicenda che ha visto due commissari straordinari dimettersi e il Tar di Brescia dare ragione a Bonomi e ai suoi consiglieri, che avevano ricorso contro il commissariamento. A fine dicembre, nuovo colpo di scena: il Consiglio di Stato ha sospeso la decisione del Tar, ricommissariando l'AC Brescia in attesa di una sentenza a data da destinarsi. Ciò che è certo è che il sodalizio bresciano e la 1000 Miglia Srl si trovano, fino a nuove elezioni, da tenersi dopo la Mille Miglia, sotto il controllo del commissario, il prefetto Matteo Piantadosi, nel frattempo nominato vicecapo della Polizia. A sgomberare il campo da ogni illazione è stato lo stesso Piantadosi, che ha confermato che la Mille Miglia gode di ottima salute, ma pure la sua intenzione di conferire stabilità all'attuale gestione, presieduta da Roberto Gaburri. *(Giuseppe Gamba)*

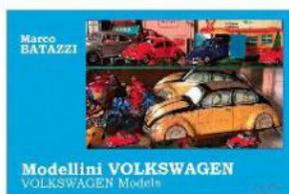
LIBRI

MEDIE, PICCOLE E PICCOLISSIME: L'AUTO SI RACCONTA



Titolo: Mini
Autore: Marco Batazzi
Editore: Giorgio Nada
Pagine: 120
Prezzo: 25 euro

Da utilitaria a fenomeno di costume planetario, la "Mini" appartiene a pieno titolo alle automobili di grande personalità che con le loro soluzioni avrebbero fatto scuola per decenni. Il tutto concentrato in poco più di 3 metri, solo il 20% dei quali occupati dalla meccanica. Una storia appassionante raccontata come un romanzo, dalla progenitrice del 1948 alle vetture degli anni 2000. La tecnica, le derivate, lo sport.



Titolo: Modellini Volkswagen
Autore: Marco Batazzi
Editore: Società Editrice Il Cammello
Pagine: 104
Prezzo: 30 euro

Le "raffreddate ad aria" di ogni scala, materiale, epoca; giocattoli, miniature, curiosità provenienti da ogni parte del mondo, in un libro con ben 500 immagini e testo bilingue italiano/inglese.



Titolo: Peugeot serie 04 coupé e cabriolet
Autore: Daniele Bellucci
Editore: Bellucci
Pagine: 180
Prezzo: 33 euro

Guida all'identificazione delle vetture - coupé e cabriolet - che Peugeot ha realizzato, in collaborazione con Pininfarina, tra il 1962 e il 1983: "204", "304", "404", "504", "406", "407" ed "RCZ". Di ogni singolo modello viene ripercorsa l'evoluzione anno per anno, con grande dovizia di dettagli e immagini. In appendice al volume, le tavole sinottiche che identificano i numeri di telaio, i colori della carrozzeria e i relativi abbinamenti per gli interni.

CONCORSO D'ELEGANZA IN FLORIDA

Rosse sul **GREEN**

Il Ferrari Club of America è un sodalizio piuttosto speciale. Non è solo il numero dei soci a renderlo tale - oltre 5000 - ma il livello delle Ferrari iscritte. Come ogni club che si rispetti, pubblica un'house organ - "Cavallino" - che nel corso degli anni è diventata una vera e propria enciclopedia di tutto ciò che è Ferrari.

Per celebrare la nascita della testata, ma anche e forse soprattutto per avere una scusa per ritrovarsi tutti quanti, 22 anni fa è nata Cavallino Classic, una festa di qualche giorno (quest'anno dal 22 al 27 gennaio) che si tiene a Palm Beach (Florida). È possibile correre (senza eccessi) su una pista messa a disposizione dagli organizzatori, così come partecipare a interessanti forum di approfondimento. Ma soprattutto c'è un molto ben frequentato concorso d'eleganza, che riunisce su un prato verdissimo qualche centinaio di Ferrari d'epoca, una cinquantina delle quali di assoluto valore storico.

Quest'anno il "Best in Show" della classe "Competition" è andato a una "500 TRC" del 1957; quello della classe "GT" a una "375 Plus Cabriolet" Pinin Farina del 1955, appartenuta al re Leopoldo del Belgio. Tra le vetture solo un gradino meno prestigiose spiccava una "250 GT" ca-

briolet Pinin Farina con hardtop originale dotato di tetto apribile, un'assoluta rarità. Degna di nota la "Mondial Cabriolet T" del 1988 del collezionista Don Meluzio: comprata nuova al momento della nascita dei figli, con il pretesto di poterli portare a spasso, ha percorso in tutto appena 8000 miglia. Per onestà di cronaca, Meluzio ha dichiarato che in effetti i bambini ci sono saliti una sola volta... (M.D.)



FOTO DI MASSIMO DEL BO

IL CARRELLINO
VA SUL LIBRETTO

Essendo proprietario di un Fiat "600 T" in allestimento assistenza stradale, avrei ora l'occasione di acquistare un piccolo rimorchio porta-attrezzi risalente agli anni 60 da abbinare al veicolo quando partecipo ai raduni. Vado incontro a onerosi adempimenti burocratici? Avrò sorprese quanto alla polizza assicurativa?

Paolo Alessi - Roma

Lei si riferisce al cosiddetto "carrello appendice", cioè a un rimorchio che, per definizione, può essere solo destinato al trasporto di bagagli, attrezzature e similari. Questo è considerato dalla Legge parte integrante del veicolo a cui è abbinato: ciò significa che può essere trainato esclusivamente da quello specifico automezzo. Dato che il carrello non è provvisto di documento di circolazione, il suo traino è consentito a condizione che sul libretto del veicolo trainante sia annotato il numero di telaio del carrello (l'aggiornamento viene fatto a seguito di collaudo del carrello che deve essere presentato insieme all'auto trainante). Chi circola senza questa annotazione è soggetto a multa e al ritiro della carta di circolazione. Il carrello dovrà essere dotato di targa ripetitrice riportante la targa del mezzo trainante. In sede di revisione del veicolo il carrello appendice deve essere sempre presente. Nell'ipotesi, poi, in cui il proprietario non intenda più utilizzarlo deve procedere alla sua cancellazione dal libretto del veicolo trainante. Naturalmente è necessaria l'estensione dell'assicurazione RC Auto.



LO SPONSOR

A VOLTE È SCOMODO

Ecco un nome che di questi tempi si sente spesso nei TG: Santander. È quello, per intenderci, della banca spagnola implicata nella tanto discussa vendita di Antonveneta al Monte dei Paschi di Siena, nel 2007. A prescindere da quanto emergerà dalle inchieste, è indubbio che oggi uno sponsor così - peraltro esibito in bella mostra sulla nuova Ferrari di F.1 e sulle tute dei



suoi piloti - possa creare qualche imbarazzo. La storia recente è però piena di sponsor e testimonial "scomodi", anche se per motivi del tutto diversi. Vedasi i casi degli atleti olimpionici Alex Schwazer e Oscar Pistorius.

ORGANIZZATA DA

IN COLLABORAZIONE CON

UNA COMPETIZIONE



XXIII^o GIRO DI SICILIA

APERTURA ISCRIZIONI
1 Marzo 2013

CHIUSURA ISCRIZIONI
31 Maggio 2013

**6 | 7
8 | 9
GIUGNO
2013**

ALTE SFERE SRL
Via Moretto 84 - 25122 Brescia (BS)
info@altesfere.com - www.altesfere.com
Segreteria Organizzativa
T. +39 030 37 55 901 / T. +39 030 28 01 29
F. +39 030 24 04 909
segreteria@altesfere.com

VETERAN CAR CLUB PANORMUS
via dei Peloritani 24 - 93100 Palermo (PA)
info@girodinsicilia.it - www.vccpanormus.it
Segreteria
T. / F. +39 091 522090
Cell. +39 339 7251075
Cell. +39 334 3876004

beat37.com

GIRODISICILIA.IT

CAMPIONATO DI ACCELERAZIONE

A caccia del più veloce SUL QUARTO DI MIGLIO

Forte di un pubblico di appassionati in continua crescita, parte quest'anno la prima Coppa Aci, Campionato di Accelerazione. Il regolamento, che affonda le radici nella cultura motoristica americana del "drag racing", prevede due vetture schierate al semaforo e 402,33 metri da percorrere in una manciata di secondi.

Ben 7 le categorie previste, che si cimenteranno in quattro gare di due o tre giornate ciascuna: tutte si disputeranno sulla lunghezza del quarto di miglio all'aeroporto L.M. Resta di Rivanazzano Terme (PV), che diventerà quindi ufficialmente la prima "dragstrip" semipermanente italiana.

Il record della pista, lunga 900 metri e larga 30 (con 10.000 metri quadri di paddock aperti al pubblico), è stato raggiunto lo scorso anno dallo specialista francese Sebastien Lajoux, che ha toccato i 307 km/h. I quattro appuntamenti del campionato saranno il 27-28 aprile (Wide Open Spring National), il 18-19 maggio (Wide Open Shootout National), il 22-23 giugno (Wide Open Summer National) e il 28-29 settembre. L'unica gara a disputarsi sulla lunghezza dei tre giorni sarà la classica Hills Race, prevista dal 6 all'8 settembre, e riservata alle vetture americane e alle Volkswagen "air-cooled".



CURIOSITÀ

CHE CIFA LA "DUETTO" IN UNO SPOT FIAT?

È stato presentato in anteprima al termine dell'intervento di Sergio Marchionne al "Quattroruote Day", tenutosi a Milano il 17 gennaio: è il nuovo spot TV di Fiat, un filmato di circa un minuto realizzato dall'agenzia Leo Burnett, che fa leva sull'emozione di possedere un'auto del Lingotto. Insomma, una coinvolgente scorribanda nel passato del Bel Paese, attraverso i modelli su cui hanno imparato a guidare i nostri padri e i nostri nonni, forse solo con qualche piccolo eccesso di retorica. Ci chiediamo quindi che c'azzecca in uno spazio istituzionale Fiat, circa a metà filmato, l'immagine di un'Alfa Romeo "Spider" terza serie (l'ultima sviluppata interamente ad Arese), per giunta in versione per il mercato americano e con targa straniera. Non è che la discendente della "Duetto" sia stata erroneamente scambiata dalla produzione per una "124 Spider Europa"? Il video era online su <http://vimeo.com> e visibile a tutti fino a poco tempo fa ma, forse in attesa di riparare alla gaffe, l'accesso è stato al momento reso "privato".



LA VOCE DEI LETTORI INVIARE TESTI E FOTO IN ALTA RISOLUZIONE A: REDAZIONE@RUOTECLASSICHE.IT

CON LA VOLKSWAGEN "1500" RITROVO L'INFANZIA

Sono appassionato di "air-cooled" degli anni 60. La mia passione è iniziata in quell'epoca, quando poco più che bambino andavo in giro con mio padre a bordo di una Volkswagen "1200" della quale elogiava l'affidabilità. In quegli anni la mia famiglia ha posseduto esclusivamente auto Volkswagen: quattro "Maggiolino" (1962-1965-1968-1972) e una "1500 S" (la "Tipo 3"). Quest'ultima, essendo un po' più spaziosa del "Maggiolino", fu acquistata come seconda macchina utile per tutta la famiglia e fu guidata soprattutto da mia madre che aveva conseguito la patente da poco e poteva così accompagnarci a scuola. Ebbene, la "1500 S" non fu mai venduta ed è sempre rimasta nel garage di casa. Oggi che ho 52 anni possiedo anche una Porsche "356 Cabriolet" del '62 e una Volkswagen



Luigi La Bella

UNA "DELTA" CON ORGOGLIO

Ho letto con interesse l'editoriale di ottobre 2012 riguardante i giovani e le "storiche" in cui si diceva che "due casi non fanno una statistica". Beh, due casi no, ma forse tre sì, visto che anch'io faccio parte di quei ragazzi/e che sono più giovani della propria auto (ho vent'anni). Infatti, possiedo con orgoglio una Lancia "Delta 1.3 LX" colore Grigio Quarzo del 1988 che utilizzo ogni giorno per andare al lavoro. Circa un anno fa l'ho trovata in vendita a Torino in ottime condizioni con 103 mila chilometri. Così, supportato (e sopportato) dai miei genitori, ho percorso oltre 1000 chilometri tra andata e ritorno (vivo in Friuli) con l'auto di famiglia (una Ford "Fiesta Ghia" dell'85 con la targa oro dell'Asi) per andare a prendere la mia prima auto. Nel ritorno mi sono trovato a mio agio con la "Delta" e lei si è sempre comportata bene. Da allora ho percorso circa 10 mila chilometri, ho aggiunto alcuni accessori per renderla più "mia", ho partecipato ad alcuni raduni e so che ogni volta che la metto in moto per partire lei mi porterà sempre a casa senza problemi.



Agostino Sbrissa - Valvasone (PN)

ASTA COYS TECHNO CLASSICA 13 APRILE 2013



LE ISCRIZIONI SONO APERTE

LE MACCHINE CHE SONO STATE VENDUTE
A TECHNOCCLASSICA ESSEN 2012 SONO:



COYS LONDON
Manor Court, Lower
Mortlake Road, Richmond,
TW9 2LL, United Kingdom
Tel. +44 208 614 7888
Fax +44 208 614 7889
auctions@coys.co.uk
www.coys.co.uk

COYS EUROPE
Michael Haag
Elisabethstr. 4,
D-68165 Mannheim,
Germany
Tel: +49/(0) 621 412004
Fax: +49/(0) 621 415551
coyseurope@web.de

**COYS ITALIA
& SCANDINAVIA**
Niklas Hannah
Tel: +39 (0) 393 1498979
niklas.hannah@coys.co.uk

COYS
Founded 1919
europe



Renault "Twingo"

FATTIE PERSONE

VENT'ANNI NEL 2013

Ora è "storica" "PUNTO"!

Con il 2013 per l'Asi vengono incoronate "storiche", in quanto compiono vent'anni, le auto prodotte nel 1993. Tra i modelli che d'ora in avanti usufruiranno dell'esenzione dalla tassa di possesso e di possibili agevolazioni sull'assicurazione RC Auto ci sono vetture che saremmo portati a definire semplicemente "vecchie": una su tutte la Fiat "Punto". Che sarà in buona compagnia, con Renault "Twingo" e Mercedes "Classe C"...



Aston Martin "DB7"



Fiat "Punto"



Audi "80 Avant RS2"



Ferrari "348 Spider"



Mercedes "Classe C"

GIRO DI SICILIA

AL VIA LE ISCRIZIONI



Si sono aperte il 1° marzo (per chiudersi il 31 maggio) le iscrizioni alla ventitreesima edizione del Giro di Sicilia, manifestazione internazionale Asi-Fiva, organizzata da Alte Sfere e Veteran Car Club Panormus, in programma dal 6 al 9 giugno. Il percorso toccherà località dallo straordinario fascino artistico e paesaggistico: Palermo, Erice, Marsala, Sciacca, Agrigento, l'Etna e Taormina. Ammesse 80 vetture costruite prima del 1968. Info su: www.girodisicilia.it



IL PARERE DEL TRIBUTARISTA

Andrea Casagrande

HO UNA MERCEDES "500" RISCHIO L'ACCERTAMENTO?

Sono pensionato, oltre che proprietario di una Mercedes "500" (potenza fiscale 37 HP) ormai storica. Incuriosito dalle continue voci sul redditometro mi sono documentato sul suo funzionamento e ho scoperto che l'Agenzia delle Entrate per un'auto come la mia, che possiedo da una vita, applica un calcolo che la collocherebbe tra i beni che con il mio reddito non potrei permettermi. Sono preoccupato, rischio davvero un accertamento fiscale?

Rocco

Temo che la sua preoccupazione sia fondata. Il protocollo 2009/20996 dell'Agenzia delle Entrate ha definito i calcoli per tutti i veicoli a motore con cui il fisco tenta di risalire a un reddito presunto accertabile. Vediamo la tabella per veicoli con alimentazione a benzina:

- fino a 12 HP:** 1909,47 euro, coefficiente 4
- da 13 a 15 HP:** 1909,47 euro + 188,77 euro per ogni HP sopra i 12, coefficiente 5
- da 16 a 20 HP:** 2476,59 euro + 341,24 euro per ogni HP sopra i 15, coefficiente 6
- da 21 a 24 HP:** 4182,77 euro + 244,43 euro per ogni HP sopra i 20, coefficiente 7
- oltre 24 HP:** 5160,50 euro + 215,39 euro per ogni HP sopra i 24, coefficiente 8

Ora, a beneficio dei lettori, vediamo nel dettaglio i conti che l'hanno portata a supporre di essere a rischio accertamento. Considerato che la sua vettura ha 37 HP il calcolo è il seguente: fino a 24 HP deve prendere come base 5160,50 euro, importo al quale deve sommare la differenza tra 37 e 24 HP (uguale a 13 HP) che poi moltiplicherà per 215,39 euro ottenendo un totale di euro 2800,07. Questa cifra verrà sommata ai 5160,50 di prima per un totale di euro 7960,57. Questo importo va poi moltiplicato per il coefficiente 8 ottenendo un totale appunto di 63.684,56 euro! Sotto questa cifra, ogni preoccupazione è lecita. Quello che però è da tenere ben presente con il nuovo redditometro è che oggi il risultato non è più immutabile. Il contribuente, contrariamente a quello che avveniva con il vecchio calcolo, se non è "coerente" con il risultato, viene convocato dall'agenzia per "giustificarsi". Lo scostamento tra reddito dichiarato e reddito presunto oggi gode di una franchigia di 12.000 euro e di uno scostamento del 20% sull'anno. Il risultato del calcolo porta a un reddito presunto di circa 63.000 euro: quindi se ha una pensione di 40.000 euro lordi ai quali possono venire aggiunti 12.000 euro di franchigia e lo scostamento del 20% ($40.000 \times 1,20 = 48.000$) si ottiene un RSA (Reddito Sintetico Accertabile) di 60.000 euro, per cui lei sarebbe "fuori" di 3000 euro e potrebbe arrivare l'accertamento. Niente paura però. Se ha tenuto i giustificativi delle spese sostenute per permettersi quel determinato tipo di auto non ha nulla da temere. Il cosiddetto contraddittorio (quando si è chiamati dall'Agenzia per portare le giustificazioni) diventa il momento fondamentale del confronto tra contribuente e fisco e ne determina in modo significativo l'esito finale. Il redditometro, in realtà, considera l'intero stile di vita e la spesa sostenuta nell'anno dal contribuente. Non è il solo possesso di un'auto che accende le spie del fisco. Per il momento, comunque, non deve preoccuparsi: i pensionati sono esclusi dalle basi di controllo proprio perché la loro è una situazione ricorrente che porterebbe l'Agenzia a un dispendio di risorse e di energie altissimo. Il punto, semmai, è perché spetti al contribuente dimostrare la propria onestà, di fronte a presupposti che onestamente sembrano troppo rigidi.



1973 Porsche Carrera 2.7 RS
Chassis no. 911 360 1059
€150,000 - 200,000
(No reserve)

The Spa-Classic Sale

Sabato 25 Maggio 2013

Spa Motor Circuit, Belgio

Iscrizioni aperte

Contatti:

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

Resto dell'Europa
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

Regno Unito
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com





WALCOTT (USA)



Un museo nell'Iowa PIENO DI "MUSONI"

L'orgoglio di Walcott
Sopra. L'Iowa 80 Trucking Museum è ospitato all'interno di una struttura molto simile architettonicamente ai palazzi americani degli anni 50-60. All'esterno c'è la più grande (e completa) area di servizio per camion al mondo (un ettaro di superficie e 870 posti). Info su: <http://iowa80truckingmuseum.com/>

Walcott, piccolo villaggio dell'Iowa nella Contea di Scott, ospita poco più di 1500 anime. La località è celebre in tutti gli Stati Uniti per il suo immenso "truckstop" (la più grande area di servizio per mezzi pesanti al mondo) da ben 870 posti. Ma, ad esso collegato, nelle vicinanze dell'autostrada "I-80", che attraversa gli States da Est a Ovest, c'è anche l'Iowa 80 Trucking Museum, dove gli appassionati di camion americani hanno di che lustrarsi gli occhi.

Per il suo fondatore Bill Moon, il museo è una sorta di sogno realizzato: appassionato di vecchi camion fin da bambino, ha sempre nutrito il desiderio di raccogliere veicoli d'epoca e altri ricordi del trasporto stradale, dalle vecchie pompe di benzina ai cartelli in metallo smaltato. La famiglia Moon prova sempre un grande piacere nel condividere questa collezione con il pubblico. Ogni camion ha la sua storia e offre uno scorcio particolare sul passato: nel museo sono davvero tanti gli esemplari unici. La visita comincia con una sorpresa, in tempi di recessione: l'ingresso è gratuito, anche se un'offerta libera è sempre ben accetta. Appena entrati, si può scegliere se visitare direttamente la struttura o assistere alla proiezione di cortometraggi che ripercorrono la storia della famiglia Moon e degli oggetti in mostra.

Nell'ingresso troneggia un esemplare che annuncia con fierezza il tema dell'esposizione: un Mack "JR" del 1912, uno dei 1361 esemplari costruiti tra il 1905 e il 1916. Il motore sviluppa 32 CV, l'avviamento e l'alimentazione elettrica sono assicurate da una batteria e da una bobina. Solo 426 esemplari sono stati costruiti nella versione da una tonnellata e questo è uno dei tre sopravvissuti.

Proseguendo la visita ci si imbatte in un Packard "EX" del 1922, prodotto a Detroit nel penultimo anno di attività, nel settore, della ditta, che aveva iniziato a produrre camion nel 1903. Nel 1911 un modello identico a quello esposto aveva attraversato il Paese da New York a San Francisco in 46 giorni: con 45 km/h di velocità di punta il guidatore aveva il tempo di godersi il paesaggio.

Accanto al Packard si può ammirare un veicolo davvero fuori dal comune: un Ford "A" del 1930 modificato per ripulire le strade dalla neve e consentire il servizio postale.

Poco distante, ecco un Brockway "260 XW" del 1949: questo costruttore aveva realizzato i suoi primi prototipi per i carichi pesanti nel 1910 con l'aiuto di una ditta di Syracuse e dopo l'"A", il primo modello, è diventato uno specialista di camion di alta qualità fino al 1977. L'esemplare esposto è decorato con pannelli in legno sulle

C'è posto per 61 "bisonti"

Sotto. Nelle ampie sale dell'esposizione trovano posto oggi 61 mezzi, molti dei quali sono esemplari unici. È il caso, per esempio, del GMC del 1931 in primo piano; curiosamente è il primo esemplare costruito di questo modello.





Ultracentenari e pezzi unici

Sopra, da sinistra. Velie "26" del 1917, con motore Continental. Alle sue spalle, un coevo Fageol, progenitore degli attuali Peterbilt. Sopra, al centro. Questo magnifico camion degli anni 10 (conservato), ha finito la sua carriera come porta-trivella.

porte. I "260" erano veicoli molto popolari e questo Brockway beige è stato il primo veicolo ad essere restaurato da Moon.

In tutti i musei di camion americani che si rispettino non può mancare un Mack "B61": dal '53 al '66 sono stati costruiti circa 137.000 esemplari del modello "B", in varie versioni. I "B" erano stati progettati alla fine degli anni 40 per succedere alla serie "L" ed erano di aspetto assai moderno e aerodinamico per l'epoca. Robusti e utilizzabili in innumerevoli configurazioni, erano molto apprezzati da guidatori e proprietari. Nel 1992 questo esemplare ha fatto il suo ingresso nella celebre American Truck Historical Society di Greensboro

NC, dove ha ricevuto il primo premio degli espositori e l'attenzione di tutti i presenti, per poi entrare a far parte della collezione dell'Iowa 80 Trucking Museum nel 2011.

La famiglia Moon aprirà a breve una nuova area del museo per consentire ai visitatori di assistere al restauro dei camion della collezione, che vanta ora più di 100 pezzi: dall'Avery del 1910 al Mack "B61" del 1961, dal primo Mack "AC" costruito al White Destructor del 1924 protagonista del film "Pomodori verdi fritti alla fermata del treno".

Se siete di passaggio per l'Iowa, non mancate di fare visita al museo e al suo "truckstop" per ripartire con un pieno di ricordi. (Xavier Stefaniak)

Lavorava nei campi

Sopra. Dodge "C600" del 1972, uno degli ultimi "medi" con il "musone". In alto. Uno dei pezzi forti del museo, un Avery del 1910 con le sue tipiche ruote tassellate, che gli permettevano l'impiego nei campi.

Una fermata d'obbligo

A sinistra. In primo piano, un Packard degli anni Dieci del '900. Bill Moon, fondatore del museo, insieme con la sua famiglia possiede 12 "truckstop" negli Stati Uniti centrali. Nella gigantesca struttura di Walcott lavorano ben 400 persone, che si prendono cura sia dei veicoli di passaggio sia degli autisti. L'area ospita infatti anche negozi, supermercati, servizi di massaggio, barbiere e dentista.



ITALIA IERI E OGGI

CINQUANT'ANNI FA

7 automobili su 10 erano Fiat

1961



Una grande città italiana, com'era cinquant'anni fa e com'è diventata oggi. A occhio le differenze sono abissali. A spiccare non sono tanto gli ammodernamenti architettonici quanto le strade e i marciapiedi, ben più affollati allora, segno che forse in fatto d'inquinamento non è poi così vero che stessimo meglio mezzo secolo fa.

Prendiamo un esempio: via Romagnosi a Milano, a pochi passi dal Teatro La Scala. Siamo nel 1961 e nella foto grande si scorgono solo auto italiane, praticamente tutte Fiat: "600 Multipla", un paio di "500 Giardiniera", una dozzina di "600", diverse serie di "1100", una sola Alfa Romeo "Giulietta" (in primissimo piano). Il traffico è caotico e il parcheggio selvaggio. Non c'era l'Ecopass, e tutti, in centro, andavano in macchina.

Da Google Maps abbiamo scaricato lo stesso scorcio oggi, constatando che i modelli italiani si sono ridotti al lumicino. Abbiamo così scartabellato tra i dati delle immatricolazioni del 1961 e li abbiamo paragonati con quelli attuali: il risultato è la tabella qui sotto. Le italiane, all'epoca della foto in bianco e nero, avevano una quota di mercato superiore al 93% (la Fiat da sola, quasi 69,5%); oggi sono addirittura sotto il 30%.

2013



...OGGI SONO UNA SU CINQUE

	1961		2012 (dic.)	
	totale	%	totale	%
Immatricolazioni	491.755		1.402.089	
Estere	33.815	6,88	993.356	70,85
Italiane	457.940	93,12	408.733*	29,15
Fiat	341.357	69,41	294.778	21,02
Alfa Romeo	52.235	10,62	42.174	3,01
Lancia	23.417	4,76	71.418*	5,09
Maserati	296	0,06	115	0,00
Ferrari	180	0,04	248	0,01

*con Chrysler - Fonte Unrae

18-21 APRILE

Terre di Canossa CAMBIA IL PERCORSO

Conto alla rovescia per la partenza di Terre di Canossa, gara di regolarità classica (classificata "Grande evento" dalla Csaì), in programma dal 18 al 21 aprile e organizzata dalla Scuderia Tricolore di Reggio Emilia.

Immutato il format, che anche per questa edizione prevede la partecipazione di auto costruite tra il

1919 e il 1976 e lo sviluppo in tre giornate. Cambia, invece, il percorso, in omaggio ai 500 anni della Versilia Medicea e della scoperta delle cave di marmo sul Monte Altissimo da parte di Michelangelo Buonarroti: le novità riguarderanno la partenza da Salsomaggiore Terme, la sfida in pista all'Autodromo di Modena, la passeggiata sulle mura di Lucca, l'arrivo di tappa nella splendida piazza del Duomo di Pietrasanta e il pernottamento di due notti a Forte dei Marmi.

In tutto 550 chilometri, con 70 prove a cronometro, che contribuiranno a stilare le classifiche, una delle quali dedicata esclusivamente alle vetture d'anteguerra.

Per informazioni: www.granpremieterredicanossa.it



9-21 OTTOBRE PECHINO-SHANGHAI IN "STORICA"

La Cina non è più così lontana per gli appassionati di "storiche". Nel Paese della Grande Muraglia c'è un solo club nazionale, il Classic Vehicle Union of China, federato Fiva. Nel 2013 organizzerà un evento particolarissimo: un tour di 1966 km da Pechino a Shanghai, da compiersi in 12 giorni, dal 9 al 21 ottobre prossimi. Iscrizioni fino al 31 maggio, massimo 60 vetture ammesse, costo 7998 euro a veicolo.

Info su: www.classiccarchina.org/2012



www.bergamohistoricgranprix.com

con il patrocinio di:



automobilismo
DEPOCA

L'ECO DI BERGAMO
CIVILTÀ BERGAMASCA



Bergamo Historic Gran Prix

CIRCUITO DELLE MURA

Domenica 26
Maggio 2013

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

**Sono ammesse all'esclusivo evento
vetture e moto da corsa costruite prima del 1970:**

**F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT
GTS/SPORT - MOTO GP**

iscriviti adesso...

Info: Simone Tacconi BHGP
tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273
mail: info@bergamohistoricgranprix.com

bg
24centro

PlanétW
agency

CPZ
ESPA

Oriocenter
Shopping Center



Un anno di TROFEI

Con l'arrivo della primavera comincia la stagione dei grandi appuntamenti Asi: una settantina di gare all'insegna del "buon guidare" e della regolarità

SUPER TROFEO GINO MUNARON

- 6-7/4 **Rally dell'amicizia 2013**
Bologna Autostoriche
- 4-5/5 **Ronde delle zolfare**
Circolo Antico Pistone
- 11-12/5 **G.P. Verona**
HCC Verona
- 31/5-2/6 **Targa di Capitanata**
ACS Dauno
- 8-9/6 **Aosta - Gran San Bernardo**
Cameva
- 21-23/6 **Coppa Borzacchini**
Borzacchini
- 14-16/6 **La corsa di Alcide**
Scame
- 29-30/6 **48 ore Orobiche**
Club Orobico
- 20-21/7 **Piancavallo revival**
Ruote del Passato
- 27-28/7 **Trofeo d'Ermes**
Classic Car Club Molise
- 14-15/9 **Ruota d'oro storica**
Scuderia Veltro
- 10-13/10 **Montecarlo-Sestriere**
Promauto Racing
- 19-20/10 **Giro della valle dei Liri**
Camef

TROFEO VITTORIO ZANON

- 3-5/5 **Saperi e sapori del Salento**
Messapia Automotoclub Storico
- 15-16/6 **Coppa dei due laghi**
VCC Viterbo
- 29-30/6 **Giro notturno del Lario**
VCC Como
- 6-7/7 **Coppa Montenero**
Emmeventi
- 13-15/9 **Autogiro di Ragusa**
VCC Ibleo
- 21-22/9 **Trofeo Pieve**
Altotevere
- 28-29/09 **Fili d'argento**
Circolo Pontino della Manovella
- 5-6/10 **Trofeo Magelli**
ASS. T. Nuvolari
- 12-13/10 **Mare-lago-mare**
Club motori d'altri tempi
- 19-20/10 **Giro delle cantine del Vulture**
Lucania AMC
- 2-3/11 **Trofeo Monte Conero**
Camsa
Finali a Magione 8-9 novembre

TROFEO MARCO POLO

- 19-21/4 **Girgenti Classic Tour**
Auto Moto d'Epoca Città dei Templi
- 19-21/4 **Raid dell'Adriatico**
Auto Club Storico Pesaro
- 20-21/4 **Passeggiata nel Marchesato di Saluzzo**
Piemonte Club Veteran Car
- 24-28/4 **Mare monti arte in Sicilia**
CT 1 veicoli storici
- 27-28/4 **Coppa Toscana-Magia della Maremma**
Club Auto Moto Epoca Toscano
- 5/5 **I percorsi di Federico II**
Scuderia Fieramosca
- 10-12/5 **Sulle rive dell'alto Jonio**
Club Jonico i Delfini
- 18-19/5 **Incontro-treffen**
Veteran Car Team Bolzano
- 18-19/5 **Paestum-Palinuro**
Auto Revival Club
- 25-26/5 **Coppa del Golfo**
Gaams
- 30/5-2/6 **Sulle strade di Sicilia Il barocco ibleo alla ricerca**

- "forse" di Vigata
Club F. Sartarelli
- 30/5-2/6 **Vent'anni di cara Aprilia**
Registro Aprilia
- 1-2/6 **Dalla città di Federico II**
Club Jesino Auto Moto Epoca
- 1-2/6 **Tour dell'Isola d'Elba**
Club Auto Moto Storiche Venturina
- 8-9/6 **Rievocaz. del Criterium di Roma-Trofeo Roberto Bonazzi**
Circolo Romano La Manovella
- 15-16/6 **Sentieri Francescani**
Automotoclub Storico Assisano
- 15-16/6 **Bitonto Classic Motors**
Sulle strade della pugliesità Doc Aste e bilancieri
- 29-30/6 **Le streghe al volante**
Automotoclub Storico Antico Sannio
- 29-30/6 **Le mitiche spider a Taormina**
Automotoclub del Minotauro
- 6-7/7 **Raduno interclub**
Coppa Monte Pelmo Club Serenissima Storico Auto Moto
- 6-7/7 **Moda e motori d'altri tempi**
Club Auto Moto d'Epoca Piceno

Tanti modi di correre

Nella foto, Maserati "Birdcage" (1961) della Scuderia Serenissima, durante una delle ultime edizioni della Silver Flag. Pagina a fianco, dall'alto, Renault "Dauphine" e Jaguar "XK 140 DHC".



DIRETTORE RESPONSABILE Raffaele Laurenzi
ART DIRECTOR Stefano Tosi
REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)
 Alfredo Albertini (caposervizio)
 Fabrizio Greggio (caposervizio)
 Dario Tonani
IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE Federico Robutti
HANNO COLLABORATO Alessandro Bartheletti, Daniele Buzzonetti, Silvio Campione, Andrea Casagrande, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Giuseppe Gamba, Mauro Gentile, Giuseppe Goffo, Michele Marchionò, Paolo Mazzetti, Gian Luca Pellegrini, Gaetano Rastelli, Maurizio Schifano, SignAgency, Xavier Stefaniak, Studio LMC
FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Alfa Romeo Automobilitismo Storico, Archivio Niccolini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Bartheletti, Paolo Carlini, Massimo Delbò, Alex Galli, Luci e Immagini, Thomas Maccabelli, Simone Romeo, Francesco Ruggieri, Xavier Stefaniak, Studio LMC, Marco Zamponi
Copertina: Paolo Carlini, Fotkia.com
DISEGNI Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Legenda, Stefano Tartarotti
 In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone
Editore incaricato Sofia Bordone
Brand manager Anna Amodeo
Marketing manager Giorgiana Scianca
International Director Sofia Bordone
Licensing & Syndication Carmen Figini, figini@edidomus.it, Tel. +39 02 82472487
Ufficio Stampa Mara Vitali Comunicazione, Tel. +39 02 70108230

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

Editoriale Domus pubblica anche: *Autoprom, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattoruote, Quattoruotino, Top Gear, Tuttotrasporti, Vendo & Comprò, Volare, X Off Road*

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

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino
 tel. 011 3997851 fax 011 3997714. **Liguria:** Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16138 Genova
 mail: monticomunicare@libero.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 Apeđu, 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 - linkmedia@link-media.com.

ABBONAMENTI ITALIA
 Numero Verde 800-001199 (dal lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
 fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
 Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
 Modalità di pagamento:
 - carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
 - assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
 - versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
 tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
 E-mail: subscriptions@edidomus.it
 Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
 Payment methods:
 - by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
 - bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 261 03089 3 3034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA
 tel. 02 57316431 - fax 02 57316421
 E-mail: uf.vendite@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. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
 Si prega di accontentarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.
 tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580
 E-mail: sales@edidomus.it
 Back issues: € 7,50 (postal charges not included).
 Payment method:
 - by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
 - bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 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: responsabiliedati@edidomus.it.

PER L'ITALIA
 Distribuzione SO.DIP "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettola, 18 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 8603301 - telefax 02 86033020.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
 A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
 Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
 Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512608

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

Copyright 2012 - Editoriale Domus S.p.A. Milano. È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
 Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.



- 31/8-1/9 Rombi divini**
Associazione Piero Taruffi
- 2-7/9 Classic Tour**
Collectors Historic Car Club
- 13-15/9 Grand Tour delle Calabrie**
Scuderia Brutia Historic Cars
- 14-15/9 Laghi e castelli**
Club Autostoriche Rieti
- 14-15/9 Vecchio Piemonte**
Veteran Car Club Torino
- 20-22/9 Gran Tour delle Marche**
Autoclub Luigi Fagioli
- 5-6/10 La Toscana e le sue genti**
Topolino Club Livorno
- 10-12/10 Rievocazione storica**
Giro delle Calabrie
Camecs

EVENTI CLASSICI

- 16-17/3 Valli & Nebbie**
Officina Ferrarese del motorismo storico
- 05-10/5 Transappenninica**
Club Auto Moto Epoca Romagna

- 10-12/5 Coppa della Perugia**
Club Auto Moto Epoca Perugia
- 18-19/5 Gran Premio di Bari**
Old Cars Club
- 6-9/6 Giro di Sicilia**
Targa Florio
Veteran Car Club Panormo
- 28-30/6 Vernasca Silver Flag**
Club Piacentino Automoto Epoca
- 12-14/7 Rievocazione della Stella Alpina**
Scuderia Trentina Storica
- 24-29/7 Triangolo d'oro**
Classic Car Club Napoli
- 13-15/9 Settimana motoristica bresciana (auto ante 1918)**
Musical Watch Veteran Car Club
- 5/10 Trofeo Milano**
Club Milanese Automoto Epoca
- 11-13/10 Giro automobilistico dell'Umbria**
Associazione Folignate Auto Storiche



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



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



LE MANS 1961

TRIPLETTA FERRARI

Ho visto su <http://www.youtube.com/watch?v=VGfQOLFHgYE> un bellissimo video sull'edizione di Le Mans del 1961. Vorrei sapere che tipo di Ferrari arrivò prima.

Roberto Sadun

Quell'anno la gara fu particolarmente favorevole per la Casa di Maranello che piazzò tre vetture ai primi tre posti, battendo anche il record di velocità della 24 Ore di Le Mans che resisteva sin dal 1957 (era appannaggio di una Jaguar "3.8 Litre"). Prima al traguardo fu la

coppia Gendebien-Hill (media 186,527 km/h) su una "250 Testa Rossa" 3 litri a 12 cilindri, seconda quella composta da Mairesse-Parkes su una vettura dello stesso tipo, terzi Noblet-Guichet su una "250 GT SWB". Quest'ultima era pilotata dagli stessi proprietari, definiti nelle cronache dell'epoca come "veri dilettanti" mentre le altre due facevano parte della squadra ufficiale Ferrari. Nel corso della gara le dodici cilindri del Commendatore dimostrarono un elevato grado di messa a punto e di resistenza, qualità che resero possibile questa

straordinaria performance. Per tutta la corsa Gendebien e Hill non cedettero di un metro e alla diciassettesima ora filavano a più di 190 km/h di media. Le Maserati tre litri sembravano le uniche a poter dare del filo da torcere alle Ferrari, ma solo una di esse, la "Tipo 63" dell'equipaggio Pabst-Thomson, riuscì a classificarsi in vetta alla classifica guadagnando il quarto posto. Delle 55 macchine partite 33 si ritirarono: tra queste la Ferrari dei fratelli Rodriguez, che si ruppe a un'ora dalla fine della competizione.

Trionfo del Cavallino

In alto. La Ferrari "250 TR 61" di Mairesse-Parkes, seconda assoluta.

A destra. In piena velocità l'altra "250 TR 61", quella di Gendebien-Hill, mentre si appresta alla vittoria.

Sotto. La Ferrari "250 GT SWB" di Noblet-Guichet, definiti "piloti dilettanti", arrivata al terzo posto.



FIAT E ACI

DALLA PARTE DEI CLIENTI

Che tipo di servizi offriva il Fiat "600 T" Assistenza Vacanze?
Stefano Carrieri

A luglio del 1965 entrò in funzione sulle autostrade un servizio organizzato dalla Fiat, d'intesa con l'Acì, denominato "Assistenza Vacanze" e che si avvaleva di una serie di furgoncini Fiat "600 T". Ciascuno di essi, appositamente attrezzato, pattugliava un tratto medio di 60 chilometri, durante le ore diurne, per l'intera estate. L'assistenza veniva prestata a qualsiasi utente, ma era gratuita per i clienti Fiat con vetture in garanzia. Venivano effettuati solo gli interventi di prima necessità, utili cioè a far ripartire, quando possibile, l'automobilista. Per quelli più complessi interveniva il carro attrezzi.



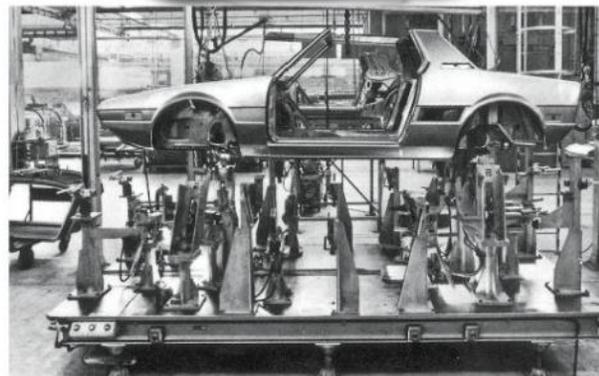
GRUGLIASCO (TO)

DA BERTONE A MARCHIONNE

Ho letto che la nuova Maserati "Quattroporte" è costruita nella ex fabbrica di Bertone a Grugliasco. A quando risale questo stabilimento?

Samuele Comotti

La "Officine Maserati Grugliasco" fa parte del gruppo Fiat e si trova alle porte di Torino, dove un tempo si producevano le vetture di Nuccio Bertone. In un anno la fabbrica è stata svuotata dei vecchi impianti e rifatta completamente per dare spazio alle linee della "Quattroporte" 2013 e della futura "Ghibli". Questo stabilimento entrò in funzione nel 1959 e prese il posto di quello di corso Peschiera a Torino, inadatto all'attività in espansione della Bertone. Nel 1970 i dipendenti erano 1500 e l'area di Grugliasco si estendeva su 267.000 metri quadrati con una potenzialità produttiva di 70.000 vetture l'anno. Fino ai primi del Duemila (Nuccio Bertone morì il 26 febbraio 1997) le linee di produzione di Grugliasco sfornarono una gran quantità di modelli in decine di migliaia di esemplari. Tra i tanti ricordiamo l'Alfa Romeo "2000"- "2600 Sprint" (1960), l'Alfa Romeo "GT" (1963), la Fiat "850 Spider" (1965; nella foto in alto, invece, una versione "America"), la Lamborghini "Miura" (1966), la Maserati "Khamsin" (1972), la Fiat "X1/9" (1972, foto a destra). Gli ultimi modelli assemblati furono la Opel "Astra Cabriolet" e lo scooter BMW "C1".



MOTOCARRI DA 350 A 1000 KG

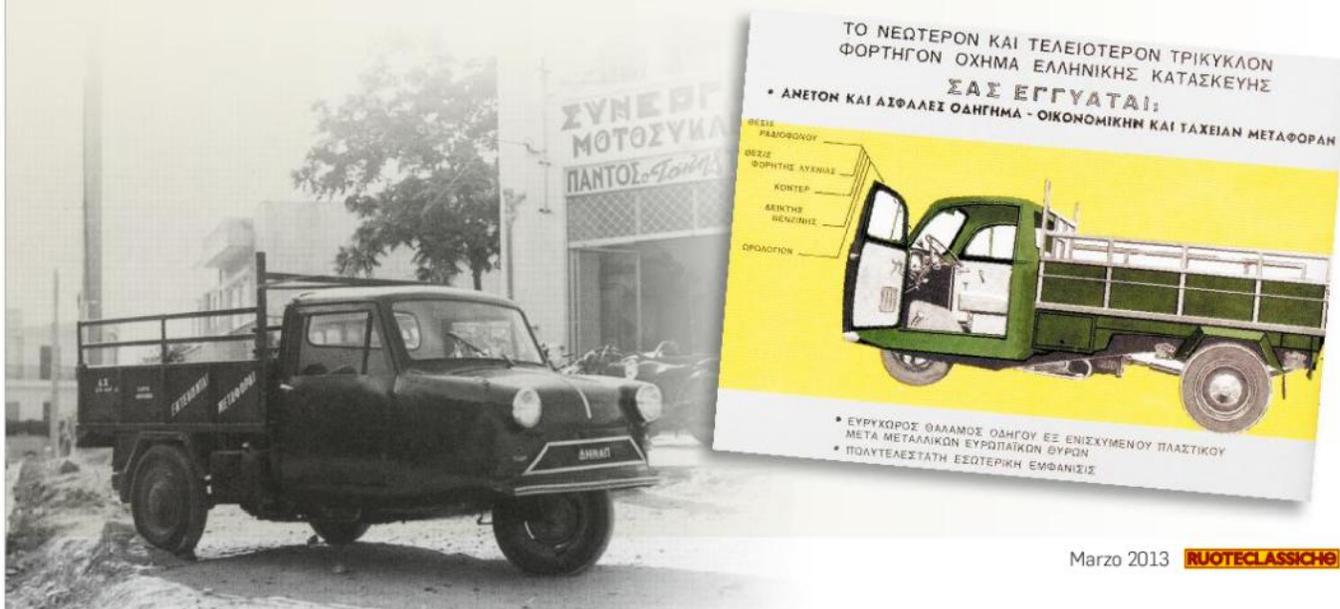
ARTIGIANATO GRECO

Nel 1979, durante il mio viaggio di nozze in Grecia, notai un mezzo a tre ruote che aveva alcune componenti del "Maggiolino", tra cui il motore. Di che veicolo si trattava?

Massimo Tentori

Grazie a una normativa fiscale che favoriva i veicoli a tre ruote e a una certa facilità a ottenere l'omologazione, dalla fine degli anni Cinquanta alla fine dei Settanta circolavano in Grecia molti motocarri con componenti di derivazione automobilistica, sia importati (come gli inglesi Reliant e i giapponesi Mazda) sia di produzione nazionale. La portata di questi veicoli variava dai 350 kg alla tonnellata, ma all'atto pratico venivano caricate fino a tre tonnellate di merce. Diversi di questi veicoli, piuttosto robusti, sono tuttora in servizio nelle campagne e nelle isole greche. I costruttori erano una decina: almeno sette di loro utilizzavano meccaniche Volkswagen. Tra di essi

ricordiamo la Motoemil di Salonico, fondata da Emiliotis Antoniadis, che ha costruito, a partire dal 1960, l'"Autofarma" con motore VW "1200", al quale venne preferito nel decennio successivo il quattro cilindri della Ford "Taunus". Ci furono poi l'Atlas di Atene, che produsse tra il 1967 e il 1972 il "Rentis", riconoscibile per la cabina in plastica e le porte del "Maggiolino" (nel disegno in basso a destra) e la Dinap della famiglia Apostopoulos (foto sotto a sinistra) con motore Volkswagen. Il catalogo Motorcar, azienda attiva tra il 1967 e il 1971, offriva invece modelli con cassone ribaltabile di serie e motori VW e Ford. Più longeva la Pan-Car di Panayotis Caranisopoulos, che, sulla base del "Maggiolino", produsse dal 1968 al 1984 un motocarro, una dune buggy (dal 1967) e una piccola jeep (dal 1982). Un'altra azienda che abbandonò la meccanica Volkswagen per il V4 Ford fu la Sam di Stephanos A. Mbaltas, il cui veicolo aveva il frontale ispirato a quello della Fiat "1100/103". Dal 1959 al 1979, infine, la Styl Kar, fondata a Salonico da Stylianos Karkastanis, propose modelli con meccanica Volkswagen "1200" e "1300" e cabina con quattro fari.



COMPRESSORE "G"

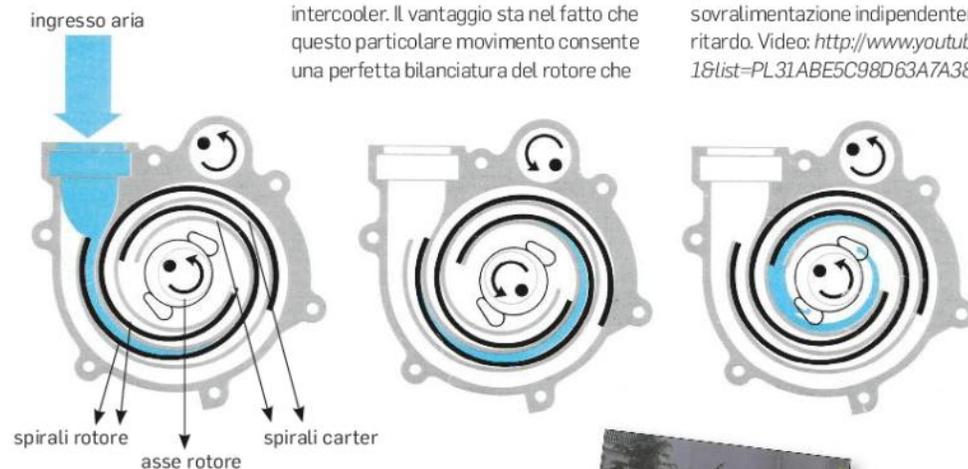
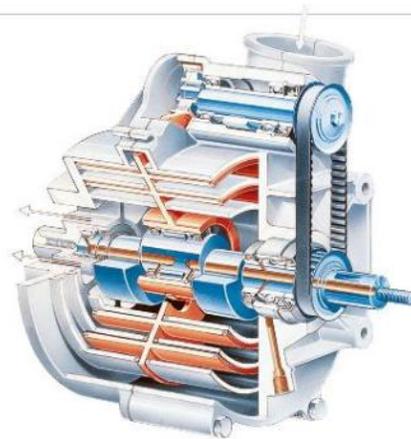
LA SPINTA INFINITA

Come funziona il compressore montato su alcuni motori Volkswagen negli anni Ottanta?

Mario Rigamonti

Il compressore volumetrico "G", ideato dai tecnici della Casa di Wolfsburg, è stato adottato per la prima volta sulla "Polo Coupé GT G40" del 1985. Si tratta di una macchina rotativa costituita da due elementi con profilo a spirale (simili appunto a una "G"), di cui uno fisso (il carter stesso) e uno mobile (il rotore). Quest'ultimo, comandato da una cinghia dentata collegata al motore, segue una traiettoria circolare eccentrica. In tal modo l'aria, dal condotto di aspirazione, viene progressivamente compressa verso il centro, aumentando di pressione, e inviata all'impianto di iniezione attraverso un condotto centrale, preventivamente raffreddata mediante un intercooler. Il vantaggio sta nel fatto che questo particolare movimento consente una perfetta bilanciatura del rotore che

può funzionare anche ad elevati regimi senza accusare vibrazioni. Linerzia delle parti mobili è inoltre ridotta e questo consente al compressore di sopportare i rapidi sbalzi di velocità e di rotazione conseguenti, per esempio, a un'improvvisa accelerata. Il rendimento del compressore "G" è più elevato e l'aumento di potenza del motore risulta più consistente rispetto al classico Roots. Ricordiamo infatti che il compressore è azionato meccanicamente dal motore e assorbe perciò una certa potenza. Il vantaggio, rispetto al turbo azionato dai gas di scarico, è quello di avere un rendimento costante che assicura un elevato grado di sovralimentazione indipendentemente dal regime del motore e senza alcun ritardo. Video: http://www.youtube.com/watch?v=NRjzXWFGXo0&playnext=1&list=PL31ABE5C98D63A7A3&feature=results_video



Potenza in tre mosse

Sopra. Lo spaccato del compressore "G", con in evidenza la cinghia dentata per il suo funzionamento, collegata all'albero motore. A sinistra. Le tre fasi di funzionamento: aspirazione dell'aria; compressione mediante il moto eccentrico del rotore; invio all'impianto di iniezione attraverso un condotto posto nella parte posteriore del compressore.

VW "SANTANA"

UNA "PASSAT" A SHANGHAI

Leggo che la Volkswagen lancerà in Cina una gamma di veicoli low cost. Ma la Casa di Wolfsburg non era già presente su quel mercato?

Pietro Novo

I Paesi in via di sviluppo destano grande interesse nei costruttori europei. La fabbrica della Shanghai Automobile Corporation produceva, su licenza della Volkswagen, la versione locale della "Passat" seconda generazione del 1981. Presentata in Cina nel 1985, essa venne ribattezzata "Santana" ed era offerta sia berlina sia station wagon (quest'ultima dal 1986). Il motore più richiesto era il "1800" a quattro cilindri a benzina da 90 CV con alimentazione a un carburatore doppio corpo e velocità di 170 km/h. La produzione proseguì, con alcune modifiche, fino al 2012. La "Santana" è ancora molto diffusa come taxi e chi si reca oggi a Pechino o a Shanghai ne vedrà circolare tantissime.



ALFA ROMEO "6C"

PUR SEMPRE DI GHIA

Sul numero di febbraio avete scritto che l'Alfa Romeo "6C 2500 Sport Cabriolet" Ghia ha vinto la Coppa d'Oro a Villa d'Este nel 1949. Tale premio andò invece a un'altra Alfa Romeo "6C 2500" di Ghia con carrozzeria berlina. Francesco Gandolfi

Il lettore ha ragione: la Coppa d'Oro del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, sul Lago di Como, andò quell'anno a un'altra Alfa Romeo "6C", sempre carrozzata da Ghia: una berlina verde scuro che meritò anche il trofeo di auto meglio verniciata.



PALERMO-MONTE SAN PELLEGRINO

L'ULTIMA CORSA DI "NIVOLA"

Dove concluse la sua carriera Tazio Nuvolari? E con quale auto?

Guido Necchi

La salita da Palermo al Monte Pellegrino vide il pilota mantovano correre per l'ultima volta. Era il 10 aprile del 1950 e Nuvolari, alla guida di una Cisitalia-Abarth "204 A", conquistò un onorevole quinto posto assoluto, arrivando primo nella categoria fino a 1100 cm³. La sua partecipazione attirò moltissimi tifosi che si piazzarono sin dalle prime ore del mattino nei punti più strategici degli otto chilometri del sinuoso tracciato che conduce ai 430 metri sul mare del Santuario di Santa Rosalia, dove era posto il traguardo.

Nuvolari, scarsamente allenato e già malato da tempo, gareggiò tra due ali di folla conquistando una bella affermazione personale e arrivando in classifica a ridosso di vetture ben più potenti. Per la cronaca, il vincitore fu Luciano Musso con la Ferrari "2000", seguito da Bordonaro su un'altra Ferrari e da Musmeci con una Maserati. Tazio impiegò 6 minuti e 21 secondi (media 82,526 km/h), Musso 6 minuti e 13 secondi (media 84,337 km/h). Nuvolari morì a Mantova l'11 agosto del 1953.



APOLLO

TEDESCA PER DUE

È possibile avere notizie della marca Apollo, attiva nei primi anni del Novecento?

Ferruccio Antonucci

La Apollo Werke AG venne costituita nel 1910 e aveva sede ad Apolda, in Turingia (Germania). In precedenza questo marchio si chiamava Ruppe & Sohn ed era noto per la produzione di vetturette con motore raffreddato ad aria. Negli anni successivi la Apollo si dedicò a modelli sportivi a valvole in testa che si cimentarono in vari circuiti europei dando del filo da torcere persino alle Bugatti. Tra le vetture da turismo ricordiamo la "4 1/2 HP" del 1913 (sotto, nel disegno), una due posti in grado di raggiungere i 70 km/h. La produzione venne sospesa durante la prima guerra mondiale per riprendere nel 1920 e cessare definitivamente nel 1926.



NOVITÀ

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

vieni a trovarci su Facebook e eBay

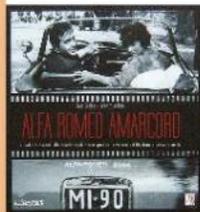
MANIFESTAZIONI 2013

- 15/17 FEBBRAIO NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
- 22/24 FEBBRAIO MILANO AUTOCCLASSICA - PAD. 14 - STAND D 11
- 9/10 MARZO FORLÌ OLD TIME SHOW MOSTRA SCAMBIO - PAD A
- 6/7 APRILE REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO - PAD. D - STAND 757/758
- 3/5 MAGGIO NOVEGRO RUOTE COLLECTION MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
- 25/26 MAGGIO MODENA MOTOR GALLEY MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00

ALFA ROMEO AMARCORD

- € 23,00
- * PAG: 144
- * FOTO: centinaia col e b/n
- * TESTO: Italiano



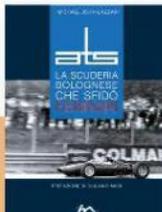
ALFA ROMEO RENNWAGEN: ALLE RENNFAHRZEUGE VON 1911 BIS HEUTE

- € 49,95 * PAG: 256
- * FOTO: 370 col e b/n
- * TESTO: Tedesco



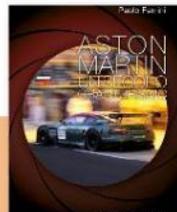
ATS: LA SCUDERIA BOLOGNESE CHE SFIDÒ FERRARI

- € 15,00 * PAG: 120
- * FOTO: 25 b/n
- * TESTO: Italiano



ASTON MARTIN: UN SECOLO GRANTURISMO

- € 25,00
- * PAG: 136
- * FOTO: 141 col e 50 b/n
- * TESTO: Italiano



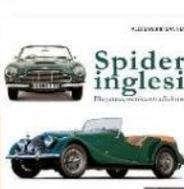
MINI

- € 25,00
- * PAG: 120
- * FOTO: 88 col e 137 b/n
- * TESTO: Italiano



SPIDER INGLESI Eleganza, tecnica e tradizione

- € 29,00
- * PAG: 280
- * FOTO: centinaia a col e b/n
- * TESTO: Italiano



EFFETTO MOTO DINAMICA E TECNICA DELLA MOTOCICLETTA

- € 19,90 * PAG: 216
- * FOTO: 330 disegni tecnici
- * TESTO: italiano



SUPERBIKE 2012 2013 IL LIBRO UFFICIALE

- € 19,90 * PAG: 208
- * FOTO: centinaia a col
- * TESTO: Italiano



VESPA 50: GUIDA AL RESTAURO

- € 17,90 * PAG: 272
- * FOTO: 411 in b/n
- * TESTO: Italiano



FIAT TRATTORI DAL 1919 AD OGGI

- € 39,00 * PAG: 256
- * FOTO: 345 col e 72 b/n
- * TESTO: Italiano



Edizione aggiornata

CLANDESTINO *a bordo*

Carrozzeria Castagna

Non chiamatela Touring

Nella foto. Nel '39 (anno di questo esemplare) la carrozzeria Castagna produce per l'Alfa "6C" una berlinetta tipo "Sport" su disegno Touring. Il numero di esemplari non è noto: i registri della Casa di quel periodo andarono infatti perduti durante la guerra.

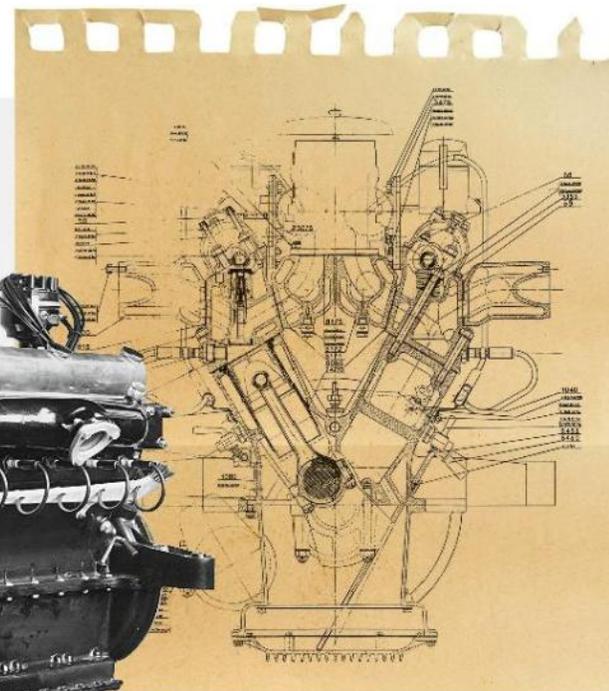
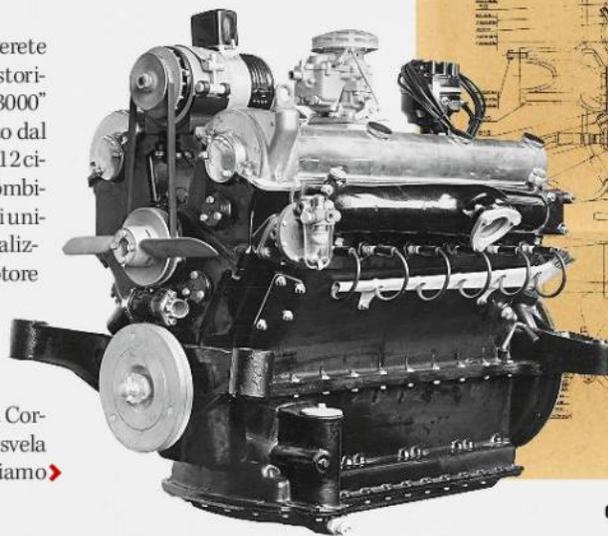
Il noto collezionista Corrado Lopresto trova un prototipo del motore V12 costruito al Portello poco prima della guerra. E scopre che è perfetto (attacchi, dimensioni, accessori) per il vano motore della sua "6C" con carrozzeria Castagna. Proprio sul telaio dove l'Alfa Romeo intendeva collaudarlo, ma non ne ebbe il tempo

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



Scopriamo subito le carte: non troverete alcun disegno, foto o documento storico che attesti l'esistenza di un'Alfa Romeo "12C 3000" Castagna del 1939. Nulla del genere è mai uscito dal Portello. Ma aspettate a storcere il naso: l'Alfa a 12 cilindri che vi mostriamo in queste pagine è la combinazione di due "pezzi" autentici e molto rari, anzi unici: la carrozzeria tipo "Sport" per il telaio "6C" realizzata da Castagna su disegno di Touring e il motore V12, inedito per la Casa del Biscione, realizzato come prototipo alla fine degli anni Trenta per sostituire l'otto cilindri in linea della "2900".

Orgoglioso proprietario della sedicente "12C", neanche a dirlo, è il noto collezionista Corrado Lopresto, che nel suo studio milanese ci svela le origini di questa affascinante alchimia. Andiamo ➤



Carriera troncata dalla guerra

Sopra. Il motore "S10" è un V12 di 3,5 litri di cui nel 1939 vedono la luce un paio di prototipi, abbandonati allo scoppio della guerra. Il disegno e la foto mostrano la versione a un carburatore da 140 CV, oggi nel museo Alfa di Arese. Contrariamente alla tradizione, le camere di scoppio non sono emisferiche e le valvole sono allineate. Fu prevista anche una variante sportiva a tre carburatori da 165 CV (tipo "S10 SS"): è quella montata sulla vettura di Lopresto.





Le hanno salvato la pelle

Sotto. Gli interni sono stati ripristinati in occasione del restauro concluso nel 2006. Lopresto ha cercato di salvare per quanto possibile il materiale originale. Gli attuali rivestimenti, infatti, sono un misto tra pezzi di pelle dell'epoca e nuove; tutte, poi, hanno subito un trattamento per uniformare morbidezza e colore. La struttura interna dei sedili è stata sanata ricaricando le molle originali e sostituendo l'imbottitura in canapa.

subito al punto: "Come c'è finito un V12 nel cofano di una '6C'?. La risposta è di quelle che spiazzano: "Ce l'ho messo io". Il nostro sconcerto deve apparire assai malcelato perché subito Lopresto aggiunge: "Senza modifiche e senza intaccare l'originalità della vettura o del motore. È tutto reversibile. Quel V12 è l'unico testimone di una pagina poco nota di storia dell'Alfa Romeo; potevo tenerlo lì, fermo, a fare il soprammobile?".

Lopresto racconta la sua storia dall'inizio. Una decina di anni fa lui e Dieter Dambacher, collezionista tedesco specializzato in vetture Touring, scovano in Germania e comprano in società una berlin-

netta "6C 2500" tipo "Sport" del 1939 (telaiio 915066), completa ma da restaurare. Questa berlinetta ha tutta l'aria di essere una Touring; sembrano confermarlo anche le soluzioni strutturali che durante il restauro vengono alla luce sotto la "pelle" d'alluminio. "Eppure - ricorda Lopresto - c'era qualcosa, piccoli dettagli, che la rendevano diversa dalle altre Touring; ciò la faceva sembrare ai nostri occhi ancora più interessante". Poi spunta fuori un articolo a firma di Angelo Tito Anselmi, autorevole storico dell'automobile, apparso su "La Manovella" verso la metà degli anni Novanta. Le foto pubblicate mostrano una vettura identica in tutto e per tutto a quella di Lopresto e Dambacher, ma viene attribuita alla carrozzeria Castagna.

Negli anni a ridosso della guerra l'Alfa Romeo aveva inserito regolarmente in listino la "6C 2500 Sport" carrozzata Touring e aveva coinvolto anche la carrozzeria Castagna per affidarle la costruzione di una manciata di esemplari - diciamo così - "su licenza", consentendo anche piccole varianti. "Questa storia è poco nota - continua Lopresto - e la somiglianza tra le berlinette dei due carrozzieri milanesi è notevole. È probabile che nel corso degli anni molte Castagna siano state scambiate per Touring rimaneggiate e che siano state modificate di conseguenza. Ma noi avevamo deciso di ripristinare quello che c'era, senza alterare le forme della vettura. E così, quasi senza volerlo, abbiamo salvato la linea Castagna originale".

L'"affaire" del dodici a V

Svelata l'identità e capito che la berlinetta con Touring aveva poco da spartire, Dambacher si tira indietro e Lopresto acquista l'altra metà della vettura. "D'accordo - lo incalziamo - ma il motore?". "Vede - risponde lui - il caso ha voluto che proprio nello stesso periodo in cui la Castagna era in restauro, Gianni Torelli, l'esperto a cui avevo affidato il motore in linea della "6C 2500", stesse lavorando anche su un V12: anche questo Alfa Romeo, anche questo un pezzo molto interessante, anche questo di Dambacher".

Quando Torelli si trova i due motori in officina, uno accanto all'altro, si rende conto che, pur con le loro architetture differenti, hanno praticamente gli stessi ingombri. Lopresto si incuriosisce e scopre da Dambacher che quel motore faceva parte di un lotto di materiale ceduto anni addietro direttamente dall'Alfa Romeo



Metodologia di un restauro

A destra. I paraurti, mancanti al momento del recupero della vettura, sono stati ricostruiti sulla base di foto dell'epoca e di un figurino tecnico in scala 1/10 rinvenuto dallo storico Angelo Tito Anselmi negli archivi Alfa Romeo. Fu proprio un articolo di Anselmi pubblicato negli anni Novanta a svelare a Lopresto la paternità della linea della sua berlinetta.



“La carrozzeria sembrava di Touring. Anche le soluzioni strutturali lo confermavano. Poi saltarono fuori le foto e un disegno firmato carrozzeria Castagna...”

al collezionista emiliano Mario Righini. La bolla relativa a quell'operazione (Lopresto ce ne mostra una copia sul monitor del suo computer; tra parti meccaniche, vetture speciali e prototipi c'è da perderci la testa) lo classifica come “Motore tipo S10, senza numero, incompleto”.

Secondo il “Fusi”, la bibbia degli alfisti, con quel nome si indica il progetto relativo a una vettura risalente alla fine degli anni Trenta e mai realizzata in serie per lo scoppio della guerra. La “S10” sarebbe stata spinta da un motore V12 di 60° con cilindrata di 3560 cm³ (68x82 mm), 140 cavalli di potenza, monocarburatore, un albero a camme in testa per banca-

ta e tutto in lega leggera. Fusi parla anche di una variante per le competizioni denominata “S10SS” spinta dallo stesso motore ma con 165 CV di potenza e tre carburatori Weber.

Nato senza “camicia”

Con il supporto di Simon Moore, altro accreditato storico e autore di prestigiosi volumi sulle Alfa di quegli anni, Lopresto viene a sapere che la cilindrata di questa versione sarebbe stata di circa tre litri, un valore ottenuto mantenendo la corsa di 82 mm ma riducendo l'alesaggio da 68 a 62 mm. “Il mio dodici cilindri parrebbe essere proprio questo”, continua Lo-

Plancia d'ordinanza

Sotto. I comandi sono quelli classici delle “6C” anteguerra con leva del cambio sul tunnel centrale. Il cambio di serie, in origine accoppiato col motore sei cilindri, è perfettamente compatibile col V12. Persino i comandi e i rinvii dello sterzo non interferiscono con gli ingombri del dodici cilindri





Simmetria perfetta

A sinistra. Sotto il cofano salta subito all'occhio il set di 12 candele. Più in basso. Il V12 ha un albero a camme per bancata. In mezzo spiccano i tre carburatori Weber con relativi cornetti d'aspirazione.



presto mentre ci porge un righello e un paio di pistoni tirati fuori dal motore prima che venisse rimesso in sesto. Misuriamo il diametro: 62 mm. "E Torelli - incalza Lopresto compiaciuto - aprendo il motore ha notato nel basamento che le canne dei pistoni erano incamiciate. Il diametro originale dei cilindri? Ovviamente 68 mm".

Perfetto per il telaio della "6C"

Lopresto trova un accordo con Dambacher e fa suo il V12. Poi Torelli gliela butta lì: "Prendi una 'Freccia d'Oro' e mettilglielo sopra. Vedrai poi come canta questo gioiellino...". La proposta di Torelli è intrigante: le "Freccia d'Oro" sono tra le "6C" più diffuse, modificarne una sarebbe la soluzione meno dolorosa per dare le ruote a questo dodici cilindri. Ma Lopresto non riesce a liberarsi di un tarlo che gli gira per la testa: il disegno della "S10 SS" illustrato nel libro di Fusi è quello di una berlina sportiva dalla linea filante che tanto gli ricorda quella della Castagna. E spiega: "Feci a Torelli una controproposta: prova a montare il V12 sulla mia

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 12 cilindri a V (60°) Alésaggio 62 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 2969 cm ³ Potenza 165 CV a 4700 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme in testa, uno per bancata Tre carburatori Weber Lubrificazione forzata, 10 litri Raffreddamento ad acqua, 14 litri Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 ^a e 2 ^a non sincronizzate) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 14/61 Pneumatici 5,50 x 18.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Telaio a longheroni e traverse in acciaio Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui e bielle trasversali, barre di torsione longitudinali Freni a tamburo ant. e post., comando idraulico.
Dimensioni e peso	Passo 3000 mm Carreggiata ant./post. 1450/1470 mm.



Contenuti extra online: <http://blog.ruoteclassiche.it/alfa-12c-castagna/>

'6C' Castagna. E fu una sorpresa nella sorpresa...". Che il V12 entrasse senza modificare la carrozzeria lo si poteva immaginare dalle dimensioni, simili a quelle del sei cilindri originale. Ma che i punti di attacco sul telaio addirittura combaciassero alla perfezione, che i leveraggi dello sterzo non interferissero con gli ingombri del motore e che il cambio "6C" originale fosse compatibile non era affatto scontato. Fu la prova che il V12 era stato studiato per essere collaudato su questo telaio. "Non dimentichiamoci - riflette Lopresto - che la guerra era alle porte. I telai disponibili erano questi ed era improbabile che l'Alfa si mettesse a progettarne uno nuovo da zero. Più logico adattare i motori ai telai già esistenti".

Ecco come è nata la "12C 3000" Castagna. Che in strada ha debuttato nel 2006 per sfilare già l'anno dopo a Pebble Beach, vincere il concorso d'eleganza di Chicago ed essere eletta Best Racing Car a Milwaukee. "Sarà pure un prototipo - conclude Lo-



presto - ma questo dodici cilindri va che è una meraviglia. È potente e, non avendo compressore, si dimostra assai guidabile, morbido ed elastico".

Un tentativo importante quello dell'Alfa Romeo; proprio da questa esperienza Gioachino Colombo, apprendista di Vittorio Jano, motorista al Portello anche ai tempi di Wilfredo Ricart e del V12 Alfa Romeo, trasse l'ispirazione per costruire i 12 cilindri che nel dopoguerra resero famose le Ferrari.

"Si poteva lasciare questo gioiello su un piedistallo?" si chiede Lopresto. No, proprio non si poteva. **R**

Ispirato dal libro di Fusi

Nella foto. La linea della berlinetta Castagna ricorda quella del profilo della "S10 SS" riportata nel libro di Luigi Fusi. Afferma Lopresto: "Questa somiglianza è stata per me risolutiva nel prendere la decisione di montare il motore dodici cilindri sulla mia berlinetta".

"Molti cercarono di farmi cambiare idea, ma io dimostrai che questa operazione è reversibile"

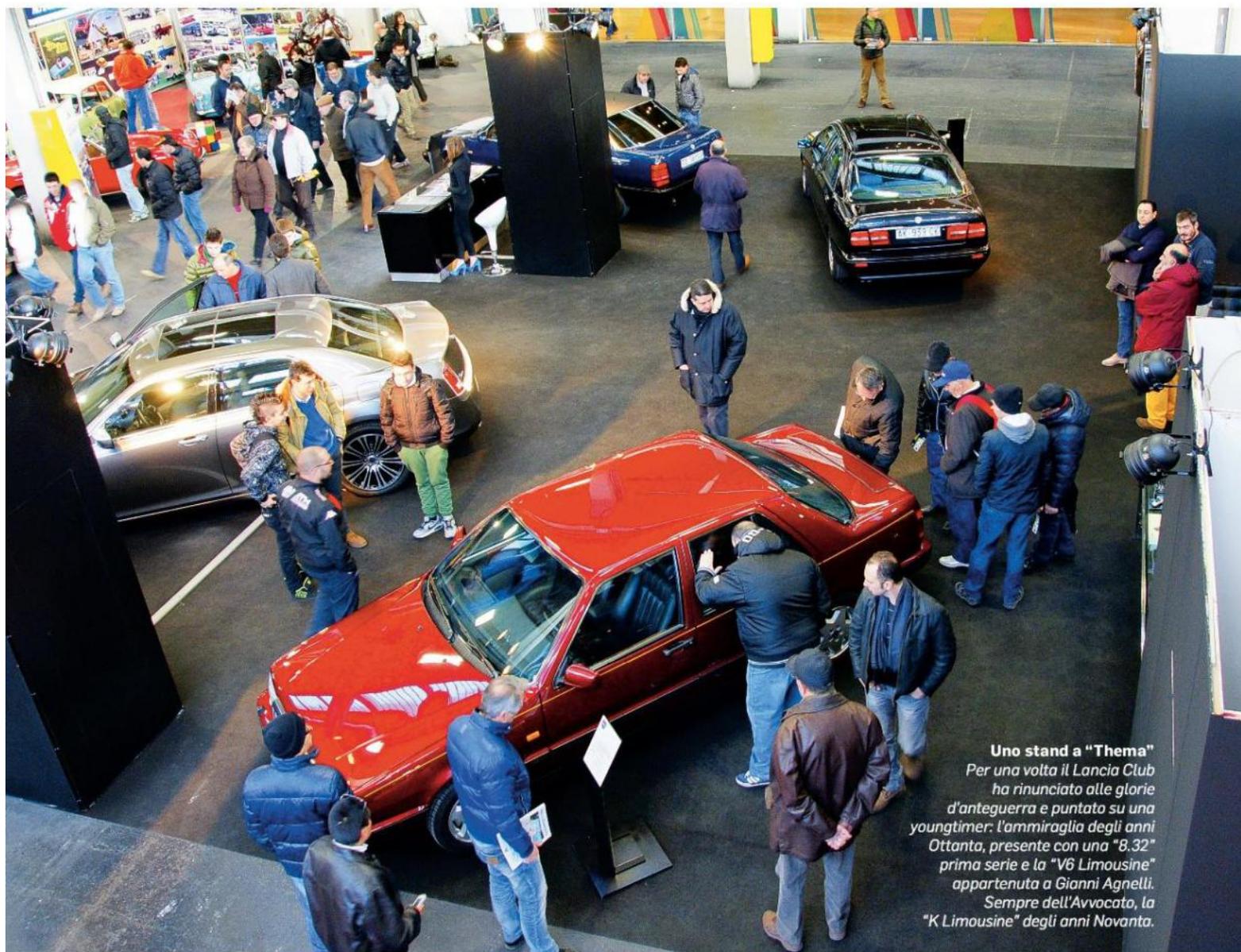




TUTTO L'ORO DEL LINGOTTO

La Fiat "125" e la Lancia "Thema 8.32" dell'Avvocato, i cinquant'anni della Lamborghini, una bella "woody" su base Fiat "1100 BL" firmata Viotti... A Torino sono state tante le sorprese, segno che il settore delle "storiche" è vivo e vegeto. Ma i prezzi spesso scoraggiano

testo e foto di Studio LMC



Uno stand a "Thema"
Per una volta il Lancia Club ha rinunciato alle glorie d'anteguerra e puntato su una youngtimer: l'ammiraglia degli anni Ottanta, presente con una "8.32" prima serie e la "V6 Limousine" appartenuta a Gianni Agnelli. Sempre dell'Avvocato, la "K Limousine" degli anni Novanta.



Isotta e Lamborghini al lavoro

A sinistra. Un trattore Lamborghini allo stand Asi, che celebrava i cinquant'anni della Casa anche con un'altra "Lambo" insolita: una fuoristrada "LM 002" tutta dorata. Più a sinistra. Un camion Isotta Fraschini "17" degli anni Dieci. Raro ma un po' rimaneggiato nella meccanica e con una carrozzeria restaurata approssimativamente, è andato all'asta con base 40.000 euro e una stima tra i 60 e gli 80 mila: valutazioni giudicate troppo alte, per cui è rimasto invenduto.



"Woody" all'italiana

Qui sopra. Completo di scatola originale, uno spinterogeno per la "Panda 30".

In alto, a sinistra. Completa, con targhe originali ma consumata dal tempo, ecco una bella Fiat "1100 BL" (telaiio lungo) Viotti.

In alto, a destra. Una Fiat "500B Giardiniera" ritrovata nelle Marche lo scorso anno: era ferma dal 1976 in una distilleria che la usava come furgoncino (ha la fascia rossa del trasporto in conto proprio) e dispone ancora della cassetta attrezzi originale.

Automotoretrò non è apparenza, è sostanza: chi cerca qualcosa, o qualcuno, qui lo trova. La promessa è stata mantenuta. Lo confermano i numeri da record di questa edizione, svoltasi dall'8 al 10 febbraio nei tre padiglioni di Lingotto Fiere a Torino e nel vicino Oval, dedicato alle scuderie, alle auto da corsa (molte le "storiche" da rally) e al tuning: risultato 44.000 visitatori e 700 espositori contro i 36.000 e 620 della già ottima edizione 2012.

Spazi istituzionali di Case e club, ricambi, auto, giocattoli e documenti si sono divisi quasi equamente le aree; la ricambistica, in particolare, ha segnato un incremento in quantità e qualità. Alla sera della domenica tutti gli espositori dichiaravano buoni affari. Nonostante il Salone abbia occupato tutto il Lingotto, gli stand erano pieni all'inverosimile di auto e merce. Gli spazi espositivi erano a dir poco "attillati": esaminare le auto, addossate l'una all'altra, non era semplice. Scherza Beppe Gianoglio, sin dalla prima edizione anima di Automotoretrò: "Ho anche provato a offrire uno spazio maggiore allo stesso prezzo, 14 metri anziché 10, a patto che le macchine fossero più distanziate, ma niente: gli espositori hanno

preferito portare tutti qualche macchina di troppo".

All'asta della torinese San Carlo sono andate 23 auto e moto di varie epoche, con stime e valori di base piuttosto alti: ne sono state vendute sette; le supersportive hanno spuntato quotazioni nettamente superiori alle stime, mentre una Lancia "Flaminia GT" e una Jaguar "MK2" sono passate di mano all'incirca alla valutazione di Ruoteclassiche.

Pezzi da intenditori

Il Piemonte continua a essere una miniera di pezzi rari. Non necessariamente costosi, ma difficili da trovare. Come la "woody" di Viotti su base Fiat "1100 BL", uscita da un letargo di almeno quarant'anni, con la masonite che ha imbarcato acqua ed è completamente da rifare. Certo il restauro costerà più del valore commerciale della vettura, ma il pezzo è di quelli davvero particolari, oltretutto con la firma di un grande carrozziere. Tra gli altri rottami preziosi, una Fiat "1100 TV Trasformabile", completa e ferma da anni, e una Lancia "Aurelia B50" cabriolet Pinin Farina che era poco più di uno scheletro. Di genere completamente diverso, per epoca, valore e condi- ➤



Miseria e nobiltà

Sotto, a sinistra. Una Fiat "500 N", tra le primissime prodotte (primavera 1957). Riverniciata male e con qualche particolare fuori posto, era offerta a 23.000 euro. Decisamente troppi. Sotto, a destra. Una bellissima BMW "326" cabriolet, appena restaurata. In basso. Concisa ed essenziale la mostra per i cinquant'anni della Lamborghini, con una "350 GT", una "Miura" e una "Countach" della collezione storica di Sant'Agata.

Così la volle l'Avvocato

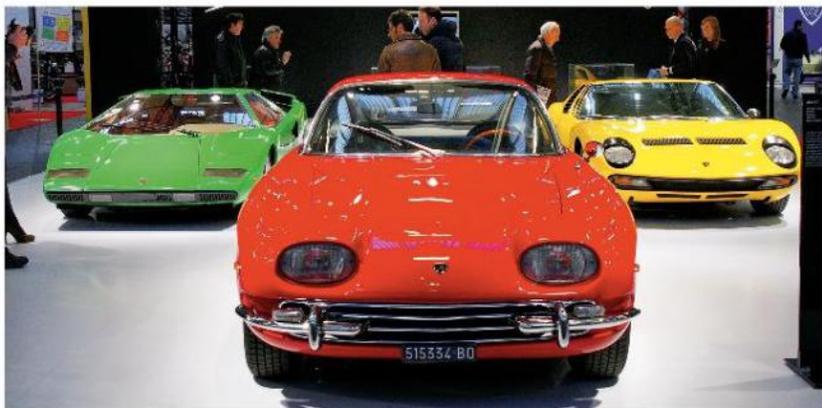
Sopra e a destra. Allo stand del registro Fiat era esposta la "125" di Gianni Agnelli, oggi nella Collezione Storica Fiat. L'Avvocato la guidava soprattutto tra la sua residenza torinese di Villa Frescot e corso Marconi. L'aveva voluta blu scuro metallizzato, con interni su misura e stemmi sportivi. Alcuni particolari (marmitta, fasce sui paraurti, tessuto) sono stati probabilmente aggiornati all'epoca.



zioni, le due Lancia "Beta" berlina: una "1300" seconda serie verde oliva e una quarta serie "1600" argento. Non sono le più desiderate dai collezionisti, ma nemmeno sono così facili da trovare, oltretutto a prezzi ragionevoli: rispettivamente 3000 e 1800 euro. Passati quasi in sordina i 35 anni della Fiat "Ritmo", con un modesto stand del club di modello che esponeva una Bertone "Supercabrio" molto bella.

Tra gli stand Fiat e Lancia, molte le vetture appartenute a Gianni Agnelli per ricordarlo nel decennale della scomparsa. Una "Panda 4x4" dell'Avvocato è invece andata all'asta. Noto, come al solito, la partecipazione dei club. Trascinati dal Registro Autobianchi che è il decano del genere, molti proponevano ambientazioni dell'epoca e ricostruzioni spiritose, come i classici ritrovamenti nel pagliaio. Grazie a un collezionista svizzero alla sua seconda partecipazione, invece, c'era uno stand dedicato alla Moretti: le due coupé erano una "850" e una "124 S", mentre a fianco c'era un "238" furgone vetrato, replica di quello con cui la piccola Casa assiste i clienti in gara.

Gli spazi istituzionali erano dedicati alla BMW, per le moto, con una completissima rassegna di modelli con motore boxer e a sogliola, e alla Lamborghini, per le auto.



Le preferite degli artigiani
 A destra e sotto. Rara Fiat "2100 Familiare" del 1959, quando il modello era burocraticamente definito "1800 con motore 2100"; la richiesta era di 6500 euro. Al suo fianco, un "1100 T" allestito ad Alessandria dalla Pasino con furgonatura "Nervocar" e tetto telonato.



Sport, scuola e gioco

Sopra da sinistra. Una filante coupé Moretti su base Fiat "850", in parte ispirata alle "Dino"; ambientazione da scuola guida allo stand del club torinese Asva; una delle tante automobiline a pedali, in questo caso ispirata alle "Balilla" sportive. A destra. Indossare l'auto del cuore: erano tante, in fiera, le magliette col disegno delle icone degli anni 50 e 60; lo stand di Ruoteclassiche.



ECCO L'“850” DI FERRARI

Non Enzo, ma Sergio e Cristian, padre e figlio di Bergamo, entrambi cultori della carrozzeria vercellese. Linea da granturismo, consumo da utilitaria e tanto divertimento. I suoi 48 CV fanno bella figura su una vettura alta un metro e pesante solo 630 kg

di **Fulvio Zucco**, foto di **Luci e Immagini**



P

recisiamolo subito: Ferrari non è la marca dell'auto, è il nome del proprietario; anzi, dei proprietari: Sergio e Cristian, padre e figlio, da Bergamo. "850" indica la cilindrata, ma anche che la vettura utilizza la meccanica della popolare utilitaria della Fiat. Cristian è forse il massimo esperto dei modelli Francis Lombardi, ne possiede più d'uno ed è sempre in caccia di nuovi esemplari, anche solo per aggiornare il suo censimento delle vetture ancora esistenti. Buona parte del suo sapere gli è stata trasmessa da Giuseppe Rinaldi, progettista-artista della scuola piemontese (classe 1933) che ha prestato la sua opera presso la carrozzeria di Vercelli per tutto il periodo in cui è rimasta in attività.

Molte delle auto uscite dall'atelier di Lombardi si devono alla sua matita, compresa la "Grand Prix". Questa piccola supercar viene di solito attribuita a Pio Manzù, figlio del celebre scultore Gia-

como, ma ciò non corrisponde al vero. Manzù si occupò in effetti di auto, presso il Centro Stile Fiat a Torino, ma i disegni della GT vercellese, datati novembre 1967, sono nati alla Francis Lombardi e portano la firma di Rinaldi.

La "Grand Prix" nasce (battezzata provvisoriamente "Dream" sui bozzetti) per ovviare alle critiche mosse alla "850 Spider Monza" (vedi a pag. 54) appena presentata al Salone di Torino: Rinaldi decide di cambiare totalmente rotta, passando dalle forme retrò della "Spider Monza" a quelle estremamente moderne della nuova berlinetta.

Un po' per contenere i costi e un po' per rendere leggera e brillante la "Grand Prix", molti componenti sono in vetroresina: porte, plancia e cruscotto, gusci dei sedili, pannello di coda e corpo dei fari retrattili. I cofani sono in alluminio e i cerchi in lega leggera, prodotti dalla Ruspa di Torino. All'interno ▶



GRAND PRIX

Luci di Torino

Sopra. Il lunotto è quasi orizzontale e la coda tronca, con i gruppi ottici della Fiat "850" di serie. Lo stemma riporta le iniziali di Francis Lombardi, mentre la scritta identificativa è montata a sinistra della targa. Alcuni esemplari la riportano anche in diagonale sul cofano anteriore.

Più bella di giorno

Nella foto. Caratteristici i fari a scomparsa a comando elettrico, poco attraenti quando sono in posizione d'uso. La prima serie della "Grand Prix", quella del servizio, si distingue per i parafranghi privi di bombatura.





**POSIZIONE SDRAIATA, VOLANTE PICCOLO
E MOTORE DIETRO LE ORECCHIE:
SEMBRA DI GUIDARE UN'AUTO DA CORSA**



Si può fare a pezzi

Sopra. Il pannello di coda è smontabile per semplificare gli interventi sulla meccanica. A richiesta si poteva avere il lunotto termico, decisamente utile dato che è difficile raggiungerlo con le mani per pulirlo.

Viaggi di coppia

A destra. I cerchi in lega da 13" sono dell'azienda torinese Ruspa. I sedili monoscocca in fibra di vetro obbligano a una posizione molto allungata, ma sono piuttosto comodi. Dietro di essi c'è un ampio vano per riporre oggetti e bagagli.





Quotazione

Ruoteclassiche non quota le fuoriserie. Ci sono però vari esemplari in vendita, la maggior parte dei quali è offerta intorno ai 15.000 euro. Ma c'è chi ne chiede addirittura 40.000!

Esemplari prodotti

Non si sa con certezza quanti esemplari siano stati allestiti, ma ebbe un buon successo, per cui non è così rara.

Anni di produzione

1968 - 1971

Quasi ermetica

Sopra. Il vetro laterale fisso, con il solo deflettore apribile, è distintivo della prima serie. D'estate l'abitacolo diventa molto caldo, soprattutto se si viaggia a bassa velocità.

Sotto. L'originale plancia con cruscotto centrale orientato verso il pilota. Il volante Ferrero a tre razze è molto piccolo, ma anche così lo spazio fra esso e il sedile è poco e obbliga a qualche contorsione. La leva del cambio è quella del primo lotto di esemplari; poi verrà arretrata e montata in posizione verticale.

tutto il pianale è rivestito di moquette, fino al pannello sotto il lunotto; è una soluzione di pregio per una piccola fuoriserie, tipo di vettura che all'epoca più frequentemente era dotata di tappeti in gomma.

Molto caratteristica la plancia con il cruscotto centrale e verticale: di norma è verniciata in nero raggrinzante, ma in questo caso è tutta rivestita di finta pelle, come i sedili. Gli strumenti sono specifici, con sfondo bianco e cifre nere. Contagiri e, sotto, tachimetro contengono le varie spie di controllo; i due piccoli invece sono il termometro dell'acqua e l'indicatore del carburante. Sulla loro sinistra ci sono le quattro levette che azionano il tergicristallo monospazzola, il ventilatore, le luci della strumentazione e i fari a scomparsa. Frece e devioluci sono invece al volante, con le consuete levette. Le bocchette di

aerazione sono quelle classiche Fiat, montate su vari modelli del periodo. I sedili a guscio verranno irrobustiti con la seconda serie del 1970 e sono piuttosto comodi; quello del passeggero è fisso, mentre quello del guidatore può scorrere avanti e indietro. Anche la pedaliera è regolabile su due posizioni, ed è la stessa della Fiat "850", montata in posizione rovesciata e fissata al pavimento per agevolare la guida sportiva.

Il vero difetto dell'abitacolo della "Grand Prix" è la mancanza di ventilazione, dovuta ai vetri laterali fissi, con i deflettori che costituiscono l'unica via di ricambio dell'aria. Per questo con la seconda serie si cercherà di porre rimedio introducendo un piccolo scorrevole alla base dei finestrini, ma la soluzione del problema arriverà solo quando finalmente si adotteranno i vetri discendenti, che com- ➤





Un vero intenditore

Sopra. Cristian Ferrari è un vero fan del marchio vercellese e possiede diverse Francis Lombardi. La "Grand Prix", la più anziana di cui si abbia conoscenza, è il suo fiore all'occhiello.

Facili solo i rabbocchi

Sopra. Il quattro cilindri Fiat è abbastanza sacrificato nel vano motore: per gli interventi di un certo peso meglio togliere il pannello di coda. Sulla sinistra, il tappo del serbatoio.

Sopra a destra. I fari retrattili a comando elettrico sono quelli del modello Fiat di serie. Ottenere il loro corretto funzionamento in sede di restauro è una prova di abilità.

porteranno la modifica dei pannelli porta.

Altre differenze fra prima e seconda serie sono i parafranghi allargati per ospitare ruote più grandi, il pannello di coda dotato di dieci feritoie per il passaggio dell'aria, il cofano anteriore che comprende una sorta di "gobba" per consentire l'alloggiamento della ruota di scorta maggiorata, tre alette regolabili in metallo sul cofano motore al posto delle griglie di aerazione, una nuova strumentazione Jaeger marchiata Francis Lombardi, dal disegno meno personale, oltre a vari altri dettagli esterni e interni.

Gli optional disponibili per la seconda serie sono lunotto termico, cinture di sicurezza, paraurti, antifurto e portasci; i colori disponibili, per la prima volta riportati sul depliant, sono Bianco Polo, Rosso España, Giallo Mongolia, Verde Finlandia, Verde Malesia e arancio. L'esemplare di Cristian

Ferrari è stato restaurato una quindicina di anni fa da un carrozziere del Novarese per la figlia; in seguito è stato messo in vendita, ma Cristian scopre l'inserzione solo una decina di anni più tardi: prova a telefonare e - miracolo! - l'auto è ancora disponibile. La compra e torna a casa su strada: d'altronde la "Grand Prix" era stata rimessa a nuovo subito prima di essere posta a riposo. Si tratta dell'auto più anziana fra tutte quelle censite da Cristian, che organizza anche un raduno annuale per questo modello (nel 2013 si terrà in Toscana a giugno).

Alla guida la piccola Francis Lombardi è divertentissima, perché la posizione, il frastuono e il lungo cofano fanno credere di essere su di una Sport Prototipo o comunque una supercar; le prestazioni sono ottime in rapporto alla cilindrata e le sensazioni entusiasmanti, ma il consumo, quello sì, per fortuna è proprio da "850".

CARATTERISTICHE

Motore Post. longitudinale - 4 cilindri in linea
Alésaggio 65 mm - Corsa 63,5 mm
Cilindrata 843 cm³
Rapporto di compressione 9,3:1
Potenza 48 CV DIN a 6400 giri/min
Coppia 6 kgm DIN a 3600 giri/min
Valvole in testa
Aste e bilancieri
Distribuzione ad albero a camme laterale
Un carb. doppio corpo Weber "30 DIC 1"
Lubrificazione forzata, 3,2 litri
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 5,125:1
Pneumatici 145-13
Cerchi in lega leggera 4 ½ J-13.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Scocca portante
Carrozzeria con elementi in vetroresina
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
bracci triangolari sup., balestra trasv. inf.,
barra stabilizzatrice
Sospensioni post. a ruote indipendenti,
bracci triangolari, molle elicoidali
barra stabilizzatrice
Ammortizzatori idraulici
Freni a disco ant., servofreno
Serbatoio carburante 30 litri.

Dimensioni e peso Passo 2020 mm
Carreggiata ant./post. 1170/1230 mm
Lungh. 3570 mm - Largh. 1480 mm
Altezza 1060 mm - Peso a vuoto 630 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h
Consumo medio 7 l/100 km.

**È ALTA APPENA UN METRO...
ACCESSO VIETATO
PER GLI "OVER 100 CHILI"**



In cielo COME IN TERRA

Nato a Genova nel 1897, fu un asso dell'aviazione della guerra 1915-18 con otto abbattimenti confermati e partecipò con D'Annunzio all'impresa di Fiume. Dapprima costruttore di aerei, nel 1947 fondò a Vercelli l'azienda automobilistica che prese il suo nome e che, fino al 1976, costruì fuoriserie e automezzi speciali, quasi tutti su base Fiat, Lancia e Alfa. Morì a Vercelli nel 1983. Ecco le sue creazioni

di Fulvio Zucco



Fiat 1400

Con un occhio all'America

A sinistra. "Giardiniera FL" a sei posti su base "1400" realizzata nel 1951. Esisteva anche, identica nel frontale, una variante berlina a due volumi, sempre a sei posti.

Sotto, da sinistra. La "1400 B President" del 1956, grazie al passo allungato, poteva ospitare 7-8 persone. La "1400 Berlinetta" sei posti del 1950, totalmente diversa dalla già citata berlina del 1951, riprendeva le linee delle Studebaker "Champion" di fine anni Quaranta; le stesse forme vennero adattate anche al telaio Fiat "1100 E".



Fiat 1100

Un tema, mille varianti

A destra. La Fiat "1100 B Giardiniera" del 1948, con fiancate in legno, conservava il muso dell'auto di serie; la "Giardiniera FL" del 1951 su base "1100 E" avrà linee totalmente nuove.

Più a destra. La "1100 E Saloncino FL" del 1949 dava un'interpretazione meno utilitaristica e più elegante del concetto di station wagon.



Trent'anni al comando

Nella foto. Carlo Francesco "Francis" Lombardi (1897-1983) nel suo ufficio. Dopo tre medaglie al valor militare, si dedicò alla costruzione di aerei ("FL3" da addestramento, su tutti) e di auto. Le sue creazioni migliori sono opera del designer Giuseppe Rinaldi.



Fiat 500 C

Visione panoramica

Sotto. La "500 C Berlinetta" del 1950 era in pratica una "Topolino" con abitacolo ridisegnato al fine di migliorare l'abitabilità e la visibilità. Anche in questo caso le forme del padiglione ricordavano le Studebaker.



Alfa Romeo 1900

Eccezione alla regola

Sopra. L'Alfa Romeo "1900 L" ministeriale del 1957.

Contrariamente alle altre trasformazioni a passo lungo visibili in queste pagine, qui la linea è totalmente ridisegnata. Una curiosità: i cristalli della terza luce laterale erano discendenti.

Fiat 1100/103

Voleva darsi un tono

A sinistra. La "Berlinetta FL" del 1954 su base Fiat "1100/103". Un corpo vettura simile era già stato impiegato, nel 1951, per creare una gradevole coupé su base Alfa Romeo "1900". Il lunotto è panoramico, realizzato in tre pezzi.





Fiat 600

Utilitarie per tutti i gusti

Sopra. La "600 Berlinetta" del 1956; ne fu realizzata anche una variante coupé, sempre con lunotto panoramico, dal padiglione di aspetto più filante.

A sinistra. La "600 Lucciola" del 1956, in pratica una normale "600" con la sezione posteriore dell'abitacolo ridisegnata. Altra "elaborata" su base "600" era la più convenzionale "Spring", sempre del 1956.

Sotto, da sinistra. La "600 Maggiolina" del 1958, simpatica cabriolet sulla base dell'utilitaria torinese. La "Lucciola 4 Porte" del 1957, pratica proposta che ottenne un buon successo commerciale; la produzione proseguì poi sulla "600 D".



Alfa Romeo Giulietta

Alfa-Lancia ante litteram

A destra. La "Giulietta Special" del 1958 presenta le maggiori differenze dalla vettura originale nel disegno della coda, con i parafranghi che vanno a formare due pinne simili a quelle della Lancia "Flaminia".



Abarth 750

Correre a cielo aperto

A sinistra. La "750 Spider" del 1957 ha un'originale carrozzeria roadster priva di porte e dal parabrezza senza intelaiatura, un po' come sulle barchette da corsa. Con la stessa linea è stata allestita anche una vettura con meccanica Fiat "500".

IL GIUSTO MEZZO PER OGNI ATTIVITÀ

Francis Lombardi si dedicò piuttosto assiduamente anche al settore dei veicoli destinati agli artigiani e alle imprese. Costruì furgoncini, pickup e allestimenti particolari come le autoscale (nella foto più a destra quella su base Fiat "600 Multipla"). La "500 Utility" (a destra in basso) del 1959 anticipava la "500 Giardiniera" della Casa madre di circa un anno; era disponibile con finestratura laterale o con portelli ribaltabili come nell'immagine. La "600 T Country" del 1967 (a destra in alto) era una sorta di pulmino "open air" concepito per l'utilizzo vacanziero, ma si prestava bene pure per impieghi turistici e visite guidate.



Fiat 1800 e 2300

Gamma alta, passo lungo

A destra. La "2300 President Landauette" del '63 con scocca rinforzata e capote elettrica. Nel '64 ne fu allestito una speciale per il papa. Sotto. La "1800 President" a 7 posti del '59; aveva passo allungato di 48 cm e vantava quattro vetri elettrici. Disponibile anche come "2100 Speciale" (1960), "1800 B" (1961), "2300" (1961) e "1500 L" (1962).



Fiat 2100

Un razzo da Vercelli

A destra. La "Rocket" del 1959 su meccanica della Fiat "2100" era caratterizzata da una linea personale, i cui tratti distintivi erano i passaruota dal taglio spigoloso, i rostri massicci e le piccole pinne posteriori che sovrastavano quattro fanalini tondi incassati nella coda.





Lancia Flavia

Sono solo due

Sopra. La "Flavia FL" a 7 posti del 1962 aveva passo allungato di 50 cm. Pare sia rimasta esemplare unico. A sinistra. La "Flavia Familiare", sempre del 1962, era dotata di portellone apribile verso l'alto; le misure restavano le stesse della berlina di serie. Anche questa "Flavia" fuoriserie non ebbe un seguito produttivo.



Fiat 1300 e 1500

Alleanza piemontese

A sinistra. Realizzata su disegno di Frua, questa "Coupé" del 1962 era disponibile sia come "1300" sia come "1500".

Sotto a sinistra. La "Smart", anch'essa disponibile in entrambe le cilindrata e presentata nel 1962, era più convenzionale e offriva quattro posti comodi.

Sotto a destra. La "1500 Giardinetta" del 1961 era disponibile sia con divano fisso (!) a 1.520.000 lire, sia con divano ribaltabile, a 1.550.000.

In basso. Ancora su disegno di Frua, la "Country Sport", sempre del 1962, anticipa le coupé con portellone che avranno successo anni dopo grazie a modelli come la Volvo "1800 ES" e la Lancia "Beta HPE".



LE PICCOLE DI CASA FIAT FURONO UN CAVALLO DI BATTAGLIA DEL CARROZIERE VERCELLESE



Fiat 500

Pochi cilindri, tante versioni

A sinistra. La "500 Coccinella" del 1964: aveva due posti, assetto ribassato e sedili sportivi in similpelle. Costava 730.000 lire, mentre la "500 D" di serie ne costava 450.000.

In alto. "500 My Car" del 1968: dotata di finiture superiori, grazie al tetto rialzato che terminava con un piccolo spoiler garantiva maggior abitabilità. Disponibile anche con tettuccio apribile, fu un successo.

Sopra. "500 Maggiolina" del 1967: una graziosa cabriolet, ma rimase esemplare unico.



Fiat 850

Una "Lucciola" con tanti clienti

A sinistra. La "850 Smart" del 1968 era una riedizione a tre volumi della vettura di serie, con più accessori e allestimento più curato.

Sotto a sinistra. Dopo la "600", anche la "850 Lucciola" 4 porte del 1964 ebbe successo; dal '68 anche con meccanica della "850 Special".

Sotto a destra. Già nella primavera 1964 venne approntato un prototipo "Lucciola", con il padiglione che conservava il taglio originale.



"850 GRAND PRIX": VELOCE, SPORTIVA E LEGGERA FU UN PICCOLO CAPOLAVORO



Fiat 850

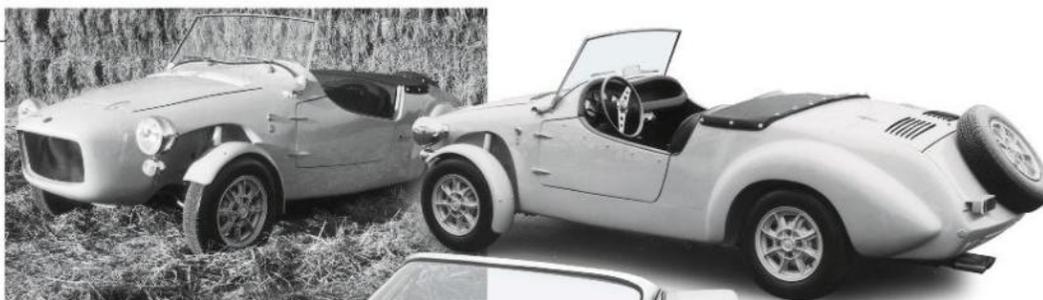
Le altre "Grand Prix"

Sopra. La "1300 Scorpione" del 1969 motorizzata Abarth: 100 CV, 200 km/h e grandi emozioni grazie al peso di soli 720 kg. Motore derivato dalla "124".
A sinistra. La "850 Grand Prix Monza" del 1968 con tettuccio in vetroresina smontabile e riponibile nel vano anteriore.

Fiat 850

Uno sguardo al passato

A destra. La "850 Spider Monza" del 1967, piccola roadster in stile retrò. Si poteva acquistare anche con elaborazione Giannini e potenza di 48 CV. Giannini si cimentò pure con la "Grand Prix", fornendo tre stadi di preparazione: il primo era lo stesso della "Spider Monza", il secondo forniva 84 CV con 980 cm³ e il più sportivo ben 104 CV con un bialbero di 994 cm³.



Fiat 850

Charme francese

A destra. La "Libellula 850" del 1964: forme aggraziate e un frontale che ricorda un po' quella della Renault "Floride". Disponibile anche con hardtop in vetroresina caratterizzato dall'ampio e avvolgente lunotto.



Fiat 124

Linee tese senza pretese

A destra. La "124 Smart" del 1966 era una coupé tre volumi dal design piuttosto spigoloso. L'abitacolo spazioso e molto luminoso, grazie all'ampia vetratura e ai montanti sottili, era la sua dote migliore. La fanaleria posteriore era quella della "124" di serie, mentre quella anteriore adottava quattro fari.



NSU 1000

Due tedesche a Torino

Sotto. Sulla meccanica della NSU "1000 TTS" Francis Lombardi presentò questa coupé, realizzata in esemplare unico, al Salone di Torino del 1970. Contemporaneamente venne presentata un'altra berlinetta esemplare unico, su base VW "1600". Entrambe furono riproposte in seguito e la NSU venne definita "1200 SS".





Fiat 128

Una sola ebbe successo

A sinistra. La "128 Smart" era un'"elaborata" ricca di accessori, lanciata nel 1970. Nel 1971, invece, venne presentata la "128 Star", con carrozzeria interamente ridisegnata; rimase però allo stadio di prototipo, così come una coupé, anch'essa su base "128".



Fiat 127

In spiaggia contro corrente

A sinistra. La "127 Holiday" del 1972 era una reinterpretazione del concetto di dune buggy, tipologia di veicoli che andava per la maggiore nei primi anni Settanta. Il motore e la trazione anteriori consentivano, a differenza delle realizzazioni sulla consueta base del "Maggiolino", di ottenere un abitacolo comodo per quattro persone.

Fiat 127

Gli ultimi fuochi

Sotto a sinistra. La Fiat "127 Lucciola" del 1972 fu l'ultima della fortunata serie di berline a quattro porte derivate dalle utilitarie torinesi. Sotto. La "127 Coupé" del 1974 doveva apparire al Salone di Torino, ma la situazione ormai critica dell'azienda ne scongiò la partecipazione. La coda presentava i gruppi ottici della Fiat "850".



Fiat 126

Col pepe nel motore

A sinistra. La "126 FL4" del 1972 faceva parte della serie di "elaborate" che comprendeva anche la "127 FL2" e la "128 FL3". Tutti i modelli prevedevano, oltre alla personalizzazione estetica, una preparazione meccanica.

Lancia 2000

Tutto nuovo, anche il telaio

Sotto. La "FL1" del 1972 a motore centrale aveva la meccanica della Lancia "2000 IE" e un telaio appositamente realizzato con Bizzarrini. Era prevista anche una versione con motore Ford 3 litri. Il peso di 800 kg consentiva i 200 km/h.



PRODOTTO

testo e foto di Studio LMC

derivato

Per la prima volta la Fiat concepisce un'intera gamma di modelli sullo stesso telaio. Alla "508" berlina si affiancano le varianti "Spider", "Torpedo", "Sport", "Camioncino", "Furgoncino". Le ultime due venivano spesso sacrificate a beneficio delle versioni più pregiate. Questa è scampata alla strage: recava le insegne dell'Oliofiat

Giro di consegne

Nella foto. Fanno da sfondo alla "Balilla Furgoncino" il locomotore "T450" del Gruppo Torinese Trasporti, costruito nel 1957 sul telaio di un tram del 1898, e il deposito tranviario di Sassi, inaugurato nel 1934.



È il primo veicolo commerciale leggero italiano derivato da un'auto da turismo e prodotto in serie, in modo da utilizzare, con poche modifiche, un progetto e una componentistica comuni



Pioniera dell'economia di scala

Sopra. La "Balilla Furgoncino" utilizzava il maggior numero possibile di componenti della berlina, anticipando una tendenza che si sarebbe affermata nel dopoguerra.

Telaio, meccanica, cofano, mascherina, porte, parafranghi e strumentazione sono comuni.

Lndustriali, commercianti, esercenti... tutti hanno riconosciuto nella nuova Fiat che nasce la tanto invocata automobile finalmente accessibile nel prezzo, nell'uso e nella manutenzione...": così "Le vie d'Italia", rivista ufficiale del Touring Club, salutava l'arrivo della "508", lanciata nel 1932. Era la seconda volta che la Fiat si cimentava nel settore delle vetture popolari. La sua prima utilitaria, la "509" (1924-29), era stata archiviata con un soprannome significativo: "Cinquecentonoie".

L'incipit della rivista del "Touring", pur nella sua retorica, coglieva nel segno: la "Balilla" sarebbe stata un formidabile strumento di progresso per l'e-

conomia, perché avrebbe motorizzato molte famiglie della media borghesia ma anche, con le versioni commerciali presentate insieme con la berlina tre marce, la piccola e media impresa: artigiani, commercianti, aziende agricole e così via.

Di veicoli leggeri da trasporto ne circolavano già: si trattava di vecchie vetture trasformate in camioncino oppure di modelli specifici di derivazione automobilistica con trasmissione irrobustita e carrozzati da allestitori specializzati. A questa categoria appartenevano i modelli Fiat con differenziale a vite senza fine, contraddistinti da una "F" finale nella sigla, come la "509 F". Ma la "Balilla" commerciale segna l'inizio, per la prima volta in

CARATTERISTICHE

Motore	Fiat "108" - Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea - Cilindrata 995 cm ³ Alesaggio 65 mm - Corsa 75 mm Rapporto di compressione 6,3:1 Potenza 24 CV a 3800 giri/min Distribuzione a valvole laterali, albero a camme laterale Carburatore Weber "DR3" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 2,7 kg Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico a 12 V, dinamo 70 W, batteria 39 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (I e II non sincronizzate) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 4,25-17 Cerchi in acciaio stampato.
Corpo vettura	Furgone lamierato 2 porte e portellone, 2 posti Telaio a longheroni e traverse in acciaio Carrozzeria in lamiera, centine in legno Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo ant.e post. Serbatoio carburante 31 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2300 mm Carreggiata ant./post. 1187/1200 mm Lunghezza 3300 mm circa Peso autotelaio da allestire 450 kg Peso furgoncino allestito 710 kg circa Portata 400 kg.
Prestazioni	Velocità 85 km/h Consumo medio 10 l/100 km.



Decorata al valor civile
Sopra. Gli stemmi sulla calandra ricordano alcuni dei raduni cui il proprietario Italo Trovò ha preso parte. A sinistra. Funzionale il cruscotto, dotato di due vani portaoggetti.



Italia, della produzione in grande serie di un modello strettamente derivato dalla berlina che la fabbrica offre completo, con prezzi e caratteristiche uguali su tutto il territorio nazionale.

Il telaio è lo stesso della berlina, tanto che la numerazione è comune a tutte le versioni; non è quindi possibile sapere con precisione quante, delle 113.165 "Balilla" prodotte, fossero commerciali; questa destinazione comportava soltanto, in linea di montaggio, l'applicazione di un kit di irrobustimento del telaio. Anche motore, cambio e ponte erano comuni, mentre il carburatore era specifico per dare un po' più di spunto al veicolo a pieno carico; le ruote erano da 4,25-17 invece che da 4,00-17. Le versioni era-

no due: "Camioncino" e "Furgoncino"; costavano rispettivamente 9000 e 9500 lire (contro le 10.800 della berlina due porte) e avevano una portata di 350 e 300 kg; con la successiva versione a quattro marce e frontale aerodinamico, come il "Furgoncino" del nostro servizio, le portate salivano a 450 e 400 kg.

Contrariamente alla maggioranza delle "Balilla" con cassone che si vedono oggi, frutto della trasformazione di vetture a fine carriera, la cabina non era interamente metallica ma aveva il tetto con centine e teli come le torpede. Inoltre, le porte dei primi esemplari avevano lo stesso taglio di quelle delle spider. Il cassone era in legno e il telo di copertura era un optional. Il "Furgoncino" ave-

Semplicità uguale affidabilità

Sopra. Collettore di scarico e carburatore, entrambi sul lato destro, sono tipici dei motori a valvole laterali.

Sopra al centro. I sedili sono rivestiti in pegamoide, materiale sintetico di facile manutenzione. Sulla berlina i rivestimenti erano invece in tessuto.



Il piano di carico è alto, il vano è corto e stretto: la capacità di trasporto fa sorridere se confrontata con quella dei moderni furgoni, ma all'epoca poteva anche bastare

Tutto in un colpo d'occhio

A lato. Come sulla berlina, un unico strumento della Metron riunisce tachimetro, contachilometri, termometro acqua, livello carburante.

Più a destra. Nel vano motore si trova la lattina di scorta del liquido dei freni che, al pari dell'impianto, veniva prodotto da Fiat su licenza dell'americana Lockheed.



va invece il vano di carico in lamiera stampata e con sbalzo posteriore allungato di una quindicina di centimetri. La linea di cintura era percorsa da una nervatura e la base dei ricasci del tetto da un gocciolatoio; il portellone, lievemente inclinato in avanti, era a due battenti, con una maniglia identica a quella delle porte.

La cucina economica ci sta
A sinistra. Uno sportello scorrevole mette in comunicazione cabina e vano posteriore. Il tavolato e il divisorio sono in legno e masonite. Sopra. La ruota di scorta è custodita in un vano esterno: è perciò raggiungibile anche a veicolo carico.

Il tetto, alto come quello della berlina, era rigido. I parafranghi riprendevano quelli delle berline: più sottili sulla "Tre Marce", più larghi e più sfuggenti sulla "Quattro Marce".

La cabina di guida, con sedili e strumenti della berlina, era separata dal vano posteriore tramite un pannello in legno e masonite, apribile nella parte superiore. Il piano di carico, a circa 60 cm da terra, era costituito da robuste assi di legno fresate sulla costa per inca-



strarsi l'una nell'altra. Sotto il vano c'era la ruota di scorta, cui si accedeva smontando con una chiave da 12 mm due dadi a testa esagonale. La carrozzeria era in tinta unica (ma i parafanghi erano sempre neri), senza filetti.

Tra i clienti del "Furgoncino" seconda serie ci fu la divisione lubrificanti della Fiat, che ordinò la sua flotta con livrea beige scura. Grandi insegne metalliche "Lubrificanti Olio fiat" venivano avvitate sul vano di carico; sulle portiere, invece, c'era l'immagine dell'omino con le lattine d'olio alle mani e ai piedi, ideato dall'architetto Marcello Nizzoli (1887-1969), designer di molti prodotti Olivetti. Ben presto anche le insegne metalliche sul vano di carico divennero dipinte. L'esemplare del nostro servizio, di proprietà di Italo Trovò, autotrasportatore in pensione nato a Padova ma torinese d'adozione, è uno di questi. Il furgone, un "Quattro Marce" immatricolato nel 1937, passò da Olio fiat a una tessi-

tura della provincia di Vercelli; dopo il fallimento di questa, il curatore portò il furgone con sé a Parma, lasciandolo per anni all'aperto.

È il 1998 quando Italo, che ha già una discreta esperienza di restauro di "Balilla", l'acquista e, con l'aiuto dell'amico Giuseppe Laganà, ne avvia il restauro che comporta la sostituzione quasi totale dei lamierati e la ricostruzione delle parti in legno. Purtroppo nell'operazione si perdono le tracce delle insegne Olio fiat.

Italo partecipa a molti raduni e ogni volta raggiunge la sua destinazione al volante del "Furgoncino": "Tocco spesso i 75-80 km/h - racconta - un po' ci si annoia ma poi gli occhi sono tutti per lui. Perché le 'Spider' e le 'Coppa d'Oro' sono belle, ma le trovi sempre ai raduni. Invece un 'Furgoncino' originale Fiat è un'autentica chicca. Rimpiango solo che gli uffici della Motorizzazione, nel passaggio di proprietà, abbiano perso le targhe originali..."



Armadio a due ante

Sopra. La pubblicità Olio fiat che in origine decorava le porte del nostro "Furgoncino". Il proprietario è alla ricerca di un artista in grado di riprodurla fedelmente.

In alto. La superficie piana del portellone semplificava la produzione e riduceva i costi. Solo nel dopoguerra si diffusero i portelloni curvi e avvolgenti che permisero di ampliare l'accesso.



Madonna CHE FREDDO!

Nel freddo polare di Madonna di Campiglio (fino a -20°), la spunta un siciliano, che con la sua piccola Morris "Mini Cooper S" mette in riga tutti. Alle sue spalle tre Lancia "Aprilia"

di Mauro Gentile, foto di Alex Galli

V

enticinque anni, venticinque edizioni di una notte da chiodi. È vero, il clima è cambiato ed ogni volta chi partecipa o chi è al seguito della Winter Marathon (24-27 gennaio) teme più il tempo atmosferico che quello cronometrico. Se arriva la neve durante la notte, tutto cambia, tutto è più difficile. Ti puoi perdere, ti puoi sbagliare e allora il recupero, in lotta contro il cronometro, diventa un'epopea da raccontare agli amici sino all'edizione successiva.

Se invece non nevicava, ma fa freddo, tanto freddo (come quest'anno sui passi e lungo il fondovalle), allora ti consoli nel trovare le difficoltà del viaggiare con la capote aperta e lasci la piacevole noia delle 40 prove cronometrate da vincere al centesimo di secondo a chi rimane chiuso al tepore della coupé o della berlina.

La Winter Marathon è così: vive di emozioni anno dopo anno che poi si stratificano nell'esperienza di chi le ha sperimentate. Sono i veterani a raccontare che "nel 1989 nevicava, nevicava tanto,

certo non come alla Coppa delle Alpi del 1988, ma..." e giù aneddoti. La Winter Marathon, quindi, è sempre lei. Sempre uguale e sempre diversa. Il cambio di organizzatore, dal mitico Costantino Franchi allo schivo Roberto Vesco, le ha dato anche una nuova impronta. Ciò grazie alla silenziosa abilità di Roberto e alla capacità del figlio Andrea di ritarare la gara successiva in base ai consigli ricevuti dai partecipanti. Miracolo, il "kaizen" (il concetto del miglioramento continuo) funziona anche nel mondo delle auto storiche!

Ma quali sono state le peculiarità dell'edizione del venticinquennale? Ben 159 gli iscritti, con al via 15 Case: Porsche il marchio più rappresentato con 47 vetture, davanti a Fiat con 25; i classificati a fine gara sono stati 123. Freddo pungente, ma solo di notte, una Bolzano sempre più ostile al passaggio della carovana, passi alpini (Pordoi e Gardena su tutti) al limite dell'esperienza metafisica grazie a una luminosa luna piena.

Puoi farla dieci volte, ma è sempre diversa

Per la cronaca c'è sempre un vincitore. Però fa notizia, anche se è uno dei migliori regolaristi, che sulle Alpi e nella prova finale sul laghetto ghiacciato (Trofeo Tag Heuer Barozzi), riservata ai migliori 30, abbia dominato un siciliano: Antonino Margiotta in team con il torinese Bruno Perno, su Morris "Mini Cooper S" del 1965. Seconda classificata invece la Lancia "Aprilia" del 1940 di Alberto Aliverti e Alberto Maffi davanti ad un'altra "Aprilia", del 1938, dei coniugi bolognesi Giuliano Canè e Lucia Galliani. Ma la "Winter" 2013 è anche stata la prima esperienza per Patron - Casale, alla guida della vettura più datata al via, una Ben- ➤

Prime donne

Sotto e in basso. Emanuela Cinelli ed Elena Scaramuzzi, primo equipaggio tutto femminile al traguardo (Fiat "1500 Coupé", 1961).

In alto. Patron-Casale, su Bentley "3 Litre", l'auto più anziana della gara (1925), settimi alla loro prima Winter Marathon.



Testimonial Porsche

Nella foto. Mauro Gentile e Pietro Innocenti a bordo della Porsche "356 A Speedster"(1956) del piccolo museo di Porsche Italia. La vettura

era presente non solo per promuovere il reparto Classic del marchio, ma anche come testimonial della campagna "il tuo sogno è possibile", nata lo scorso novembre con lo scopo di presentare l'auto sportiva (in particolare la "911") come "un'emozione razionale" che si guida ogni giorno.

A destra. Il momento della consegna dei numeri di gara.





Bianco su bianco

A sinistra. La Porsche "356 SC" (1963) di Michele Cibaldi e Andrea Costa, tredicesimi. Porsche è stato il marchio più rappresentato, con ben 47 vetture al via.

Squadrone "Aprilia"

Sopra. Giuliano Canè e Lucia Galliani si sono guadagnati il terzo gradino del podio, a bordo della loro Lancia "Aprilia" (1938). Seconda e quarta ancora due "Aprilia"...



Poca neve e tanto freddo

Sopra, da sinistra. Austin Healey "100/6 BN4" (1956) di Bonzi-Bignetti; Porsche "356 A" (1955) di Fontanella-Malta (sesti); Fiat-Siata "508 S Sport" (1932) di Belometti-Cordioli.

Sarà per la prossima volta...

Sotto. Giordano Mozzi e Stefania Biacca, su Fiat "1100/103 E" del 1957, erano tra i favoriti della vigilia; nel loro palmarès la vittoria alla Mille Miglia 2011, ma alla "Winter" 2013 hanno dovuto passare la mano.

tley "3 Litre" del 1925; una riconferma per Ezio e Francesca Salviato, padre e figlia che condividono bravura e precisione, ma che non sono riusciti a bissare il successo dello scorso anno, pur essendo sempre lì...

I vincitori, sempre sul laghetto, nella speciale classifica MotorStorica sono stati la coppia Gennaro-Giacomello, su Jaguar "SS 100" del 1938. "Ho partecipato a quattro Winter Marathon - ha spiegato Gennaro a fine gara - e la prima volta fu alla guida di una Jaguar 'XK 120'. La seconda la feci con l'amico Luciano Viaro che mi spiegò l'approccio vincente per questo tipo di competizione e poi con Luigi Giacomel-

lo, come quest'anno. Ed ogni volta è un'avventura diversa. Una vera e propria palestra!"

Il primo degli equipaggi Porsche (moltissime quelle presenti, anche moderne, grazie al Centro Porsche Brescia, main sponsor della manifestazione) e vincitore nel 2005 della "Winter" è Gianmarco Fontanella, su "356": "Ne ho fatte più di dieci. La 'Winter' è cambiata, prima facevi tutto di notte, al buio, metà della gara ora la fai alla luce del sole. Forse c'è meno freddo. Però è vero, è una palestra dove ti puoi confrontare con i mi-





giori". E i giornalisti, quelli che la "Winter" la raccontano, come la vivono? Enrico Violi, già direttore di due importanti testate motoristiche e ora collaboratore di un quotidiano nazionale, ha seguito l'evento su una Porsche "911 Carrera 4" di ultima generazione: "Sì - ci dice - devo dire che la manifestazione mi è piaciuta per il suo mix: ambiente di alto livello, contesto ambientale straordinario, parterre di 'storiche' interessante anche per un profano e organizzazione efficiente. Dal punto di vista emozionale, rimarrà impresso il passaggio sul Pordoi, a -20°, delle auto aperte con i piloti vestiti come guerrieri ninja".

"Sì è bello vederli passare - aggiunge Serena Capelletti, giornalista televisiva - ma raccontare una manifestazione come la "Winter" è difficile, e nonostante tutte le attenzioni per seguire gli equipaggi e comprendere se il loro obiettivo è il solo traguardo o la vittoria finale... non sempre riusciamo a completare la scaletta!". Un modo tutto nuovo di vivere l'avventura l'ha portato Andrea Fiorello. Ha usato Twitter: "Ho raccontato i dettagli. Con immediatezza e brevità: gli equipaggi che fanno rifornimento al volo, i volti felici, le note lette sull'iPad a bordo di vetture vecchie di 60 anni"... 

Alta prova del ghiaccio

Sopra. I vincitori Antonino Margiotta e Bruno Perno, su Morris "Mini Cooper S" del 1965, durante la prova sul laghetto ghiacciato.

Sotto. Luigino Gennaro e Giancarlo Giacomello (anche nella foto grande), su Jaguar "SS 100" (1938), hanno vinto la classifica

MotorStorica, stilata dopo la prova sul lago ghiacciato.



Scalata



Il blu le dona

Nella foto. Ben costruita e rifinita, l'ammiraglia Fiat sfoggia una classe esaltata in questo esemplare dal blu metallizzato. I fendinebbia sono aftermarket.

3200

Automatic

AL VERTICE

Prima in Europa per varietà di modelli e ancora sotto la spinta del boom economico, la Casa torinese rinnova la gamma delle sue sei cilindri e sfida le ammiraglie tedesche. Ma non può contare sul mercato interno

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini

Come la "125" ma più grande: ecco cosa sembra la "130" a chi di Fiat non se ne intende. Indubbiamente, per l'ultima ammiraglia della Casa torinese, frutto di ben sei anni di sviluppo, dal 1963 al 1969, i progettisti avrebbero potuto concepire una linea più originale.

Fortemente voluta dalla direzione generale e dal marketing, la "130", sigla di progetto "X1/3", era stata sviluppata da un riluttante Giacosa, che da sempre si sentiva più a suo agio con le vetture di piccola o media cilindrata, cavalli di battaglia della ▶





Il velluto scomparso

A sinistra. Il rivestimento originale in velluto, introvabile, è stato rimpiazzato da quello, leggermente più scuro, della Lancia "Lybra". I sedili anteriori sono più profilati rispetto alla serie precedente.

Più a sinistra. Il largo divano posteriore è comodo per due. Il terzo passeggero è ostacolato dal tunnel. Foto piccola. Insolita la posizione dell'interruttore delle luci sul piantone.



Immutata nella carrozzeria e nell'abbigliamento esterno, la seconda serie ha cruscotto simile a quello della "Coupé" e rivestimenti in velluto o, a richiesta, in pelle





Casa. Il tormentato, ma via via più appassionante, iter progettuale aveva portato a una vettura dall'aspetto fin troppo classico, la cui intrinseca e reale qualità si manifestava soprattutto attraverso ridondanti particolari cromati e inox. Col senno di poi, meglio così, perché la classicità un po' barocca della linea, tanto criticata all'epoca, è uno dei motivi che rendono oggi interessante la "130".

Altre critiche la nuova ammiraglia torinese se l'era attirate perché sottopotenziata per le aspettative dell'utenza italiana, avvezza alla guida sportiva. Colpa del "cahier de charge", cioè le caratteristiche principali, assegnate alla vettura dal marketing. Esse prevedevano, fra l'altro, una cilindrata superiore di poco a quella dell'ammiraglia Fiat ancora in produzione, la "2300". Giacosa, alla fine, era riuscito a imporre un "2800" da 140 CV, tuttavia non ancora in grado di rendere brillante una vettura che a vuoto superava la tonnellata e mezzo. Eppure, quel

V6 "2800" era molto simile al motore che equipaggiava le Fiat "Dino", quindi con ascendenze Ferrari e sempre progettato da Aurelio Lampredi. Si trattava di un "superquadro", addomesticato da una distribuzione a un albero a camme per bancata anziché a due, comandata da una più "civile" cinghia dentata anziché da due rudi catene, e accoppiato a una trasmissione automatica Borg Warner a tre rapporti (in alternativa, senza differenza di prezzo, si poteva avere un cambio manuale Fiat a 5 marce). Proprio per enfatizzare l'origine sportiva del motore, ma anche di tutta la meccanica, la "130" era dotata di serie di ruote in lega Cromodora simili a quelle delle "Dino": un tocco aggressivo che nessuna delle concorrenti poteva vantare.

Nella primavera del 1970, a un anno dal debutto, la "130" guadagnava una ventina di cavalli grazie a un aumento del rapporto di compressione e a un carburatore di maggior diametro. Nell'autunno 1971 la Fiat aggiustava definitivamente il tiro sostituendo il V6 "2800" con il "3200" ultraquadro da 165 CV della "130 Coupé" che aveva debuttato nella primavera dello stesso anno. Questo motore riusciva finalmente a garantire prestazioni adeguate alla nuova ammiraglia, ma il funzionamento un po' ruvido e le vibrazioni dovute alla sua stessa architettura lo rendevano comunque uno degli elementi meno riusciti della vettura.

La nostra "130", una seconda serie con motore 3,2 litri, si distin-



La cilindrata sulla coda

In alto. La tenuta di strada è superiore a quella delle concorrenti.

A sinistra. Sulla coda compare il riferimento alla cilindrata "3200".

Pagina di fronte. La plancia è simile a quella della "130 Coupé".

Sulla console, in basso, vi sono i comandi del condizionatore (optional). Il volante è regolabile in altezza e profondità.

Fu l'ultima grossa Fiat. La politica fiscale attuata dai nostri governanti nei confronti della benzina e dei motori a più di quattro cilindri non lasciava spazio alle ammiraglie



gue dalla prima solo per la diversa disposizione delle scritte identificative; aria nuova si respira invece nell'abitacolo, dove solo il volante è rimasto pressoché identico (modificata soltanto l'imbottitura delle razze). La plancia e la console con pannellature in legno pregiato sono simili a quelle della "130 Coupé". I sedili sono più profilati e vantano rivestimenti in velluto lavorato (prima erano in panno) di miglior qualità e maggior resistenza. Anche la leva del freno a mano "all'inglese", a sinistra del sedile guida, è ripresa dalla "130 Coupé".

Altre importanti novità riguardano la meccanica, che fin dall'inizio spiccava per soluzioni d'avanguardia. La "130", infatti, era stata dotata fin da subito di un impianto frenante a quattro dischi autoventilanti e di un retrotreno a ruote indipendenti particolarmente efficace. La frizione, accoppiata al cambio manuale, era a comando idraulico per ridurre il notevole sforzo necessario ad azionarla. La "130 3200" perde

il comando idraulico della frizione, ma guadagna l'opzione del cambio manuale ZF, con la tipica "prima all'indietro", ereditato dalla "130 Coupé" e dalla "Dino". Duro negli innesti e poco adatto a un ammiraglia, questo cambio sarà scelto da pochissimi clienti. Più felice l'adozione di una nuova trasmissione automatica, sempre a tre rapporti, studiata dall'inglese Warner Gears, che si distingueva per il carter dell'olio in fusione di alluminio anziché in lamiera stampata e il comando del kick-down elettromagnetico anziché a cavo bowden. L'azione del servosterzo è ridotta del 10%, a tutto vantaggio della sensibilità di guida. I pneumatici di primo equipaggiamento ora sono i radiali ribassati misura 205/70 VR14 (Michelin "XWX" o Pirelli "CN36") al posto dei diagonali 185-14.

Ben costruita fin dall'inizio e ora meglio rifinita e dotata, la "130" è molto piacevole da guidare. Ampiamente utilizzata dai vertici dello Stato italiano, è ricordata anche per essere stata la vettura di Aldo Moro quando a Roma, nel marzo del 1978, fu rapito dalle Brigate rosse. Nel 1971 la "130" con motore "3200" costa di listino 3.750.000 lire col cambio manuale (la versione "Automatic"

Baule formato famiglia

Sopra. Con un volume di 540 dm³, il vano bagagli è di dimensioni più che generose. La ruota di scorta occupa una nicchia sul fianco sinistro ed è chiusa in una guaina. In alto. Affollatissimo il vano motore. In bella vista il carter color rosso arancio della cinghia di distribuzione.





comporta, stavolta, un supplemento di 200.000 lire). Tra gli optional, il differenziale autobloccante (53.000 lire), l'accensione elettronica (74.000 lire), la selleria in pelle (191.000), gli appoggiatesta anteriori (27.000 in tessuto, 32.000 in pelle), il condizionatore Borletti (286.000), gli alzacristalli elettrici (106.000) e la radio con antenna elettrica (164.000).

Le berline "2800" e "3200" costruite dal 1969 al 1976 furono solo 15.093. Molte sono state rottamate: non è stato facile, quindi, trovarne una in condizioni eccellenti come questa del nostro servizio, immatricolata a Varese nel 1973 e poi a Milano nel 1987 (la targa è di quell'anno). Appartiene dal 2000 al milanese Stefano Balossi, segretario del Fiat 130 Owner's Club Italia, che nel 2005 l'ha fatta restaurare. I chilometri percorsi al momento dell'acquisto erano 73.000, ora sono ben 145.000...

Splendida splendente

Sopra. La calandra, in zama verniciata nero opaco, include i listelli e le cornici cromate dei proiettori. È divisa in due parti.

Sotto. La parte bassa delle fiancate è sottolineata da profili in acciaio inox. La gamma colori, oltre al blu medio, comprende altri due metallizzati: l'alluminio e il grigio.

Quattro le tinte pastello: amaranzo, blu scuro, beige chiaro e nero. Sulla seconda serie scompare la scritta "130" sui parafranghi anteriori.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V6 di 60° Alesaggio 102 mm - Corsa 66 mm Cilindrata 3235 cm ³ Rapporto di compressione 9,3:1 Potenza 165 CV DIN a 5600 giri/min Coppia 25,5 kgm DIN a 3400 giri/min Un albero a camme in testa per bancata Un carburatore d.c. Weber "42 DFC" Accensione a spinterogeno (elettronica a richiesta) Lubrificazione forzata, 5,6 litri Raffreddamento ad acqua, 15,5 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 66 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica a 3 rapporti Warner Gears (a richiesta cambio manuale a 5 marce sincronizzate con frizione monodisco a secco) Leva di comando centrale Rapporto al ponte 11/41 (con cambio mecc. 10/41) Differenziale autobloccante a richiesta Pneumatici 205/70 VR14.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori indipendenti, bracci trasversali inferiori, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori indipendenti, bracci obliqui, puntoni trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori telescopici Freni idraulici a dischi autoventilanti Servocomando a depressione Sterzo a vite e rullo, servocomando a richiesta Serbatoio carburante 80 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2720 mm Carreggiata ant./post. 1468/1467 mm Lungh. 4750 mm - Largh. 1805 mm Altezza 1438 mm - Peso a vuoto 1555 kg.
Prestazioni	Velocità 185 km/h (con cambio manuale 190 km/h) Accelerazione 0-100 km/h in 10,7 sec Consumo medio 15,2 l/100 km, (con cambio manuale 14,5 l/100 km).





IL VALORE DI QUELLA EFFE

Più bella ed elegante della berlina, vanta una firma apprezzata dagli appassionati. Lanciata nel 1971, risentì della crisi petrolifera. Motore "3200" e oltre 190 km/h

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli

L'impronta dello stilista

In alto. I marchi sui parafranghi posteriori indicano che la vettura era disegnata da Pininfarina. La scocca era assemblata in Fiat per essere poi allestita a Grugliasco.

Sotto. Il doppio terminale di scarico dalla caratteristica curvatura.

In basso. Le sospensioni, identiche a quelle della berlina, assicurano un confort eccellente.



Il passo doveva restare lo stesso della berlina, ben 2 metri e 72: mica facile il tema assegnato dalla Fiat alla Pininfarina, sviluppare una confortevole coupé a quattro posti di linea molto più attuale della berlina. Onore al merito del carrozziere che fu molto abile nel creare una vettura dalle forme equilibrate e filanti, che rimase in produzione fino al 1977 per un totale di 4292 esemplari.

Presentata al Salone di Ginevra del 1971 (nel '73 ci fu la crisi energetica...), la "130 Coupé" costava un milione più della berlina. L'abitacolo era da fuoriserie, con rivestimenti in soffice velluto e un divano posteriore conformato come due poltrone (ma l'omologazione era per cinque). La plancia, impreziosita da pannelli in legno pregiato, è quella che verrà poi montata sulla berlina seconda serie, uscita qualche mese dopo. Specifico il volante a due razze forate, dal design tipico dell'epoca.

Tra le chicche, una levetta sotto la plancia, a destra del piantone, che, tramite un cavo bowden, permetteva al guidatore di aprire a distanza la portiera destra. Altre due levette sui pannelli laterali posteriori servivano a far scendere e salire, ma di pochi centimetri, i finestrini. Particolare il funzionamento della leva del freno a mano, posta a sinistra del sedile di guida: eseguito l'inserimento o il disinserimento del freno, la leva torna sempre in posizione di riposo.

Equipaggiata col V6 di 3,2 litri da 165 CV, la "Coupé" condivide la meccanica con la berlina seconda serie e ha praticamente lo stesso peso, anche se diversamente ripartito. Più leggera al retrotreno, ha un comportamento in curva più nervoso, che si traduce, se si esagera, in un passaggio brusco dal sotto al sovrasterzo. Un'eventualità perfino pericolosa quando, con la trasmissione automati-





Doppi fari che sembrano singoli
A sinistra. Caratteristici i fari con grandi vetri rettangolari che coprono le parabole sdoppiate, due per le luci di posizione e due per gli anabbaglianti/abbaglianti. Gli specchi retrovisori sono aftermarket.
A centro pagina. Sebbene omologata per 5, la "130 Coupé" offre, dietro, due sole poltrone. Nella foto sotto, il particolare della leva di sgancio degli schienali anteriori.

ca Warner Gears, si effettua il kick-down. La vettura del servizio, costruita nel 1974, appartiene a Geri Casini di Sesto Fiorentino, specialista nel restauro di parabole fari. Qui la trasmissione è manuale: ciò consente di controllare meglio la tendenza a scodare. Caratteristica del cambio manuale, uno ZF d'intonazione sportiva, è la prima corta, indietro a sinistra, come pure sulle Fiat "Dino".

Con la sua stazza, un assetto di guida turistico e uno sterzo leggero, la "130 Coupé" non è però una vera sportiva: predilige la guida rilassata e si può abitualmente partire in seconda tale è l'elasticità del V6, purtroppo sempre assetato di benzina. Quattroruote, nella prova su strada (11/1972), registrò da 15 a 30 litri per 100 km su percorsi extraurbani e commentò: "...Il consumo è veramente notevole ad ogni velocità e diminuisce di poco nella versione meccanica".



Lusso fuoriserie
Sopra. La plancia e la console sono impreziosite da pannelli in legno. Economiche le mascherine in plastica con cornici cromate. Si notino i pulsanti degli alzacristalli elettrici, di serie, e il condizionatore (optional, costava 286.000 lire).
A sinistra. Il cielo dell'abitacolo ha un imbottitura a listelli.

I DATI DI QUATTORUOTE

11/72: "Coupé" cambio manuale.
 2/72: berlina "Automatic" (tra parentesi).

Velocità massima km/h

Media due passaggi **192,72 (187,73)**

Accelerazione

km/h	secondi
0 - 60	4,3 (4,9)
0 - 80	6,6 (7,3)
0 - 100	9,9 (10,7)
0 - 120	14,0 (14,9)
0 - 140	19,9 (21,7)
0 - 160	28,1 (30,2)

Ripresa in V marcia (in Drive)

km/h	secondi
40-60 (30-60)	6,1 (3,1)
40-80 (30-80)	11,2 (5,4)
40-100 (30-100)	16,6 (8,7)
40-120 (30-120)	22,3 (13,0)
40-140 (30-140)	29,4 (19,7)

Frenata

velocità km/h	metri
60	17,0 (16,7)
80	30,5 (30,3)
100	49,0 (47,9)
120	71,5 (70,4)
140	97,2 (96,3)





THOMAS MACCABELLI

NON AFFONDATE LE AMMIRAGLIE

Penalizzate all'epoca dal marchio e dai costi, berline e coupé sono state quasi tutte rottamate. Le superstiti meritano attenzione

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini

IL RESTAURO

LA "COUPÉ" È PENALIZZATA

Le "130" hanno pochi punti deboli. La berlina può presentare corrosione alla base dei montanti posteriori, in corrispondenza delle giunzioni coi parafranghi, e sui brancardi. Poco resistenti le parti in zama cromato (maniglie, cornici delle luci, griglie). La "Coupé", per le sue stesse forme, presenta meno problemi di ruggine. Il problema di entrambi i modelli è la reperibilità dei lamierati, della fanaleria e, soprattutto, dei tessuti degli interni. I proiettori della berlina sono condivisi con le Fiat "124 Sport Coupé" e "132" e con la Lancia "Beta" prima serie. I proiettori della "Coupé" avevano inizialmente parabole sdoppiate, che in mancanza di ricambi vanno per forza restaurate; poi furono montate quattro parabole separate, simili a quelle della Maserati "Biturbo" e del Fiat "Fiorino". Problematica per berlina e "Coupé" la sostituzione del parabrezza e del lunotto, incollati in fabbrica. I parabrezza si trovano, mentre il lunotto stratificato della "Coupé" è riprodotto, ma senza filamenti antiappannanti invisibili. La meccanica si può revisionare facilmente. I componenti soggetti a usura si trovano senza difficoltà. Per un restauro completo va prevista una spesa da 15.000 e 20.000 euro.



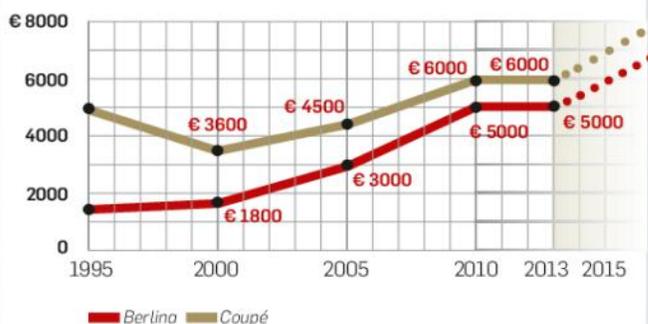
DI SANA E ROBUSTA COSTITUZIONE

Fascino	*** ****	Nessuna delle due versioni è in grado di emozionare. Ma entrambe si fanno notare.
Prezzo	**** ****	In rapporto alla loro sostanza e alla loro qualità, sono modelli quasi "regalati".
Costo di gestione	*** ***	I benefici da "storica" annullano gli svantaggi della cilindrata. Rimane la manutenzione.
Uso quotidiano	** **	Non sono auto da città, anche per il consumo. Molto confortevoli, vanno bene per i viaggi.
Affidabilità	**** ****	La meccanica robusta e il carattere tranquillo le rendono abbastanza affidabili.
Reperibilità ricambi	** **	Questa è la nota dolente di entrambe, soprattutto per le parti di carrozzeria.
Attività dei club	**** ****	Il Fiat 130 Owner's Club Italia è un riferimento sicuro. Ma le "130" sono amate in tutta Europa.
Tenuta di valore	**** ****	I tempi peggiori sono passati e il prezzo di entrambe è destinato lentamente a salire.

* Bertina * Coupé

PREZZI PIÙ BASSI DI COSÌ NON SI PUÒ

Trattandosi di ammiraglie, essere marchiate Fiat ha pesato sulle loro quotazioni che sono sempre rimaste contenute e inferiori a quelle di altri modelli concorrenti. Soltanto la firma di Pininfarina, almeno inizialmente, ha favorito la "Coupé" ma tale effetto, col passare degli anni, si è ridotto al punto che il divario tra i valori delle due versioni è attualmente di circa il 20%. Nel futuro, comunque, riteniamo che la valenza storica delle "130" prenderà il sopravvento, in quanto si tratta di modelli appartenenti a una stirpe piuttosto rara, quella delle ammiraglie Fiat, che si estinse proprio con questo modello.



Un senso di solidità

Nella foto. Bassa e molto larga, la "130" trasmette sin dal primo sguardo una sensazione di solidità. La sua costruzione complessa giustificava in pieno il prezzo: quasi quattro milioni di lire.



Si ringraziano Mayil Georgi che ha posato per noi e il Fiat 130 Owner's Club Italia (www.fiat130.it) che ci ha fornito la sua consulenza.

RICAMBI

Bertina

Cofano motore	€ 650
Parafango anteriore	350
Parabrezza (aftermarket)	300
Fanale posteriore completo	300
Ruota in lega (restaurata)	150
Complesso di scarico (replica)	600
Pompa acqua	200
Cinghia di distribuzione	80
Pneumatico 205/70 VR14 (Fulda)	130

Coupé

Parabrezza (aftermarket)	€ 300
Lunotto (aftermarket, non termico)	300
Plastica fanale posteriore	50
Ruota in lega (restaurata)	200
Complesso di scarico (replica)	600
Frizione completa	500
Disco freno autoventilante ant./post.	100
Serie pastiglie freno ant. e post.	100
Pneumatico 205/70 VR14 (Michelin)	350

PARLANO DI LEI

- **Quattroruote**, febbraio 1972, Prova su strada della Fiat "130 3200"
- **Quattroruote**, novembre 1972, Prova su strada della Fiat "130 Coupé"
- **Ruoteclassiche**, dicembre 1988, Storia e Prova della Fiat "130 Coupé"
- **Ruoteclassiche**, maggio 2001, Storia e Prova della Fiat "130"
- **Fiat 130: una protagonista italiana**, Il Cammello Editore 2012, autore Edoardo Ferrero, testo in italiano, 76 pagine, 24 euro

PROMESSA DA MARINAIO

testo e foto di Alessandro Bartoletti

“Con le corse ho chiuso” aveva detto Romeo De Rossi alla moglie dopo aver venduto la sua monoposto. Invece ci ricasca con una vecchia “Trofeo” da 1500 euro. Durante il restauro la sorpresa: scopre che nel '76 quel “catorcio” ha vinto il campionato con Filippo Niccolini e che una volta l'ha guidata perfino Ronnie Peterson



blog

Contenuti extra online:
<http://blog.ruoteclassiche.it/alfasud-trofeo/>



La stagione 1976 - pag. 82



Il kit Autodelta - pag. 84

Avevamo promesso che i giri sarebbero stati due, giusto per capire "come va". Ma alla "staccata", in fondo al rettilineo, qui sulla pista di Vairano, ci accorgiamo che è almeno la decima volta che passiamo lì. Da quest'"Alfasud" ti viene voglia di non scendere più. È dannatamente divertente. E pronta, sincera, facile in un modo che non ti aspetti: ti fa sentire pilota davvero. Perché questa non è una macchina che corre e basta, è una macchina che ha corso sul serio. Questa è la "Trofeo" che ha vinto il primo campionato nel 1976 e fu guidata anche da Ronnie Peterson, il campione di F.1, vi ricordate, quello della Lotus ai tempi di Lauda e Hunt.

Campionessa nel 1976

Nella foto. La nostra prova sul circuito di Vairano: questo è l'esemplare che vinse la prima edizione del Trofeo Alfasud, il campionato monomarca organizzato dall'Alfa Romeo nel '76. Restaurata integralmente dieci anni fa, la vettura è conforme con le specifiche previste per quella stagione.

**"E VA BENE CHE FACCI IL CARROZIERE
ALTRIMENTI IL RESTAURO
MI SAREBBE COSTATO UNA FORTUNA"**



E pensare che il suo proprietario, Romeo De Rossi, 55 anni, vicentino, carrozziere per professione e pilota per passione, con le auto da corsa avrebbe dovuto chiudere dieci anni fa. "Angela, mia moglie, era stata chiara: 'Hai sempre la testa tra le macchine, devi smetterla'. Sapete, a quei tempi avevo una Peugeot '504 Cabiolet' come auto di tutti i giorni, una Renault '5 Turbo' per gareggiare e una monoposto '850' Fagioli per sentirmi come in Formula 1. Ho venduto tutto".

Romeo si libera delle auto ma non del suo destino perché nemmeno un mese più tardi trova uno di quegli annunci a cui non puoi dire di no. "L'Alfasud Trofeo", appunto, tutta da restaurare. Io non volevo, giuro, ma costava solo 1500 euro. Ed ero in astinenza". Chi la vende non sa molto della storia di quella "Trofeo" se non che aveva concluso la sua carriera agonistica partecipando a gare su ghiaccio, fine comune di tante "Alfasud" preparate. Le condizioni sono precarie ma ciò che conta è che la vettura sembra sana e completa di tutte quelle parti specifiche che l'Autodelta forniva ai concorrenti del Trofeo Alfasud per elaborare le loro "TI" (vedi pag. 84). "Spoiler, codolini, carburatori, cerchi, rollbar, radiatore dell'olio: c'era tutto".

Prima di mettersi al lavoro, Romeo vuole saperne di più. Un amico gli mette a disposizione l'intera

collezione di "Auto Sprint" e lui sfoglia tutti i numeri usciti durante gli anni del "Trofeo". Ma nessuna foto pubblicata sembra ritrarre la sua vettura. Prende allora il numero di telaio e contatta l'Alfa Romeo. La risposta lo lascia senza parole: la vettura era stata venduta a inizio del 1976 alla Scar Autostrada, ovviamente per la partecipazione al "Trofeo".

La Scar Autostrada è il concessionario di Firenze che vinse la prima edizione del Trofeo Alfasud, quella del 1976; la loro vettura, di colore rosso con una fascia oro che corre tutta intorno (la tipica livrea che le auto della Scar, fin dai tempi delle "GTA", "vestivano" in pista), è ben nota agli appassionati. A portarla al successo fu un giovane pilota toscano, Filippo Niccolini (vedi pag. 82).

"L'ho contattato (la Scar oggi non esiste più ndr) e mi ha detto: 'La mia la riconosci da uno spicchio azzurro sul parafango destro. Era il mio elemento distintivo'. Romeo sa che la sua "Alfasud", tetto a parte che è ancora originale, è stata riverniciata più volte e con livree sempre diverse ma fa ugualmente un tentativo. "Gratta gratta, cosa salta fuori sotto a tutti quegli strati di vernice? Proprio l'azzurro di Niccolini".

Foto, ritagli di giornali, opuscoli pubblicati dall'Alfa: Romeo mette insieme tutta la documentazione che trova e ricostruisce la carriera agoni-

Una "1300" che fa i duecento
Nella foto. L' "Alfasud TI" preparata con le specifiche "Trofeo" è in grado di raggiungere velocità (in base al rapporto al ponte scelto) fino a 200 km/h. Lo scarico laterale era previsto dal regolamento. Sopra, a sinistra. Sul finestrino posteriore gli adesivi delle gare storiche a cui la vettura ha partecipato negli ultimi anni. Più in alto, a sinistra. Romeo De Rossi, 55 anni, è proprietario della "Trofeo" dalla fine del 2002.

Procedure preliminari

1. Ore 9.00, l'"Alfasud Trofeo" raggiunge Vairano. Il proprietario, Romeo De Rossi (giacca rossa), affida la preparazione della vettura a Cristian Brentan che lo segue abitualmente anche sul campo di gara.

2. Brentan sostituisce le candele;

De Rossi usa le Champion "C57" da competizione a elettrodo singolo. Complice la carburazione grassa, a freddo le candele si imbrattano facilmente; meglio averne al seguito almeno due serie di scorta.

3. De Rossi alle prese con la messa in moto: girato lo staccabatteria, viene

data corrente alla pompa elettrica. Per attivare le pompette di ripresa e far arrivare la benzina nei cilindri sono necessarie alcune "pompate" a vuoto sul pedale dell'acceleratore. Poi si preme il pulsante dello starter.

4. Brentan effettua le ultime verifiche prima di scendere in pista.



Aggiornamento di sicurezza

Sotto. L'interno della vettura, completamente spogliato per risparmiare peso, ha sedile, cinture ed estintore moderni, secondo gli attuali standard di sicurezza.

Più in basso. Il regolamento prevedeva che il volante fosse scelto a discrezione del pilota.

Gli strumenti principali sono quelli della "TI" di serie. Quelli aggiuntivi, invece, sono moderni.

Appendici aerodinamiche

A destra. Il kit fornito dall'Alfa Romeo per la trasformazione "Trofeo" includeva anche spoiler aggiuntivi e parafranghi applicati.

Oggi sono pezzi piuttosto rari ma l'attuale proprietario è stato in grado di realizzare una serie di stampe per poterli riprodurre in vetroresina.

Completano l'allestimento esterno ganci traino, ganci rapidi per i cofani e specchietti specifici.



IL RESTAURO

RINATA IN SEI MESI

Romeo De Rossi, titolare della Carrozzeria Cristallo di Isola Vicentina (VI), ha ripristinato personalmente la scocca della sua "Trofeo". Messa la vettura in dima, l'ha "spogliata" completamente sostituendo rivestimenti, parafranghi, cofani e porte. Un'altra "Alfasud" (stradale) ha fatto da donatrice.



CARATTERISTICHE

Tra parentesi i dati della "TI" di serie



Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri contrapposti
Alesaggio 80 (80) mm - Corsa 64 (59) mm
Cilindrata 1286 (1186) cm³
Rapporto di compressione 11:1 (9:1)
Potenza 115 CV a 6500 giri/min
(68 CV a 6000 giri/min)
Coppia 14 kgm a 4500 giri/min
(9,2 kgm a 3200 giri/min)
Valvole in testa
Distribuzione ad albero a camme in testa,
uno per bancata, cinghia dentata
Due carburatori doppio corpo Weber "44 IDF"
(un carburatore d.c. Weber "32 DIR 41")
Lubrificazione a carter umido,
con radiatore dell'olio (senza radiatore)
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio a 5 marce
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 9/37 o 7/37 (9/37)
Pneumatici 235/45 x 13 (165/70 SR 13)
Cerchi in lega leggera 8x13" (in lamiera).

Corpo vettura Berlina 2 porte
Carrozzeria a scocca portante in acciaio,
appendici aerodinamiche in vetroresina
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
schema McPherson, molle elicoidali,
barra stabilizzatrice
Sospensioni post. ad assale rigido, bielle
longitudinali, barra Panhard, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici
Freni a disco ant. e post., servofreno
Serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso Passo 2455 mm
Carreggiata ant./post. 1384/1351 mm
Peso in ordine di marcia 820 kg.

Prestazioni Velocità max circa 200 km/h (oltre 160 km/h).

Ferita in battaglia

A destra. Il baule, anch'esso spogliato di qualunque accessorio e rivestimento, mostra le "cicatrici" di numerose battaglie combattute (e spesso vinte) in pista. "Fanno parte del suo passato", afferma il proprietario. "Durante il restauro ho messo la vettura in dima per verificare che fosse dritta ma ho deciso di conservare riparazioni e saldature per non cancellare nulla della sua storia".



stica della sua "Alfasud". Trova conferma dei successi di Niccolini, scova le immagini che ritraggono Ronnie Peterson al volante e scopre che il pilota svedese la guidò a Varano in una gara organizzata in favore dei terremotati del Friuli.

Le fotografie, molte a colori, permettono a Romeo di replicare accuratamente la livrea originale della vettura e di riprodurre gli adesivi e il numero di gara (l'auto corse tutta la stagione con il "20", solo nella gara per il Friuli aveva il "10") con l'aiuto di un laboratorio specializzato.

"Rimettere in sesto la carrozzeria non mi aveva mai preoccupato, è il mio mestiere. Per la meccanica, invece, è stata un'odissea". Romeo, che ha intenzione di partecipare con la "Trofeo" a corse in salita, si affida all'inizio a officine della sua zona, non specializzate. Risultato: una gara, una

rottura. Dopo l'ennesimo motore in panne, durante una corsa, un altro concorrente gli suggerisce di andare a Borgo Valsugana, Trento, da Enzo Armellini: "Me lo presentò come uno dei migliori specialisti e preparatori sulla piazza. Aveva ragione. Da allora sono state affermazioni continue: alla Trento-Bondone, alla Cividale-Castelmonte, all'Alpe del Nevegà e poi alla Cronoscata del Costo dove ho ottenuto la vittoria di classe più bella".

Ci chiediamo: come l'avrà presa Angela? Se ricordiamo bene, Romeo le aveva promesso di smetterla con le corse... "È rassegnata - ride - a volte non dice nulla, a volte fa la gelosa. L'8 marzo, festa della donna, ha infilato un rametto di mimosa sotto il tergo dell'Alfasud e mi ha detto: questa non darla a me, dalla a lei". È lei il tuo amore".



Residui d'originalità

Sopra. Il tetto riporta ancora la vernice e gli adesivi originali del 1976. Più in alto. Il motore boxer preparato secondo le specifiche Autodelta del '76: si passa dai 1186 cm³ (68 CV) della "TI" di serie a 1286 cm³ (115 CV). Si notino i due carburatori doppio corpo Weber "44 IDF" con relative trombette.



PROVACI ANCORA RONNIE

Si correva a Varano per beneficenza in coppia coi campioni. Peterson chiese a me come prendere "quella esse maledetta" che sbagliava sempre

di Alessandro Barteletti

Rientrò ai box tirando un'inchiodata e scese sbattendosi dietro la porta: "Dannazione, quella curva non riesco a pigliarla giusta. Tu come fai?" Non ci credevo: il fenomeno della F.1 Ronnie Peterson, uno che guidava missili da 500 cavalli e 300 km/h, chiedeva a me, proprio a me, come prendere la "esse" prima dei box di Varano con questa "scatoletta" da sì e no 200 all'ora.

Era il 1976 e c'era questa gara organizzata per le vittime del terremoto del Friuli. E per far spettacolo ci volevano quelli bravi: noi, piccoli piloti del Trofeo Alfasud, avremmo condiviso il volante con i grandi campioni della F.1. Peterson era il "mio" pilota. Poco dopo, sulla pista, lui e gli altri si prendevano a sportellate, cambiavano senza frizione, si divertivano come matti. Ronnie distrusse prima il cambio e poi fu centrato in pieno da Vittorio Brambilla. E pensare che io avevo anche vinto la mia manche...".

A parlare è Filippo Niccolini, fiorentino, 22 anni nel 1976, 59 oggi: è lui che vinse la prima edizione del Trofeo Alfasud, proprio nel 1976, proprio con la vettura che vi abbiamo presentato nelle pagine precedenti. Lo abbiamo raggiunto telefonicamente e abbiamo scoperto che la carriera di pilota l'ha interrot-

ta nel 1979, quando si è sposato, e che oggi è un imprenditore nel settore immobiliare e turistico. Ma la memoria di quel periodo è ancora fresca.

Con la gara per il Friuli vennero raccolti 42 milioni di lire. Servirono a costruire una scuola intitolata a Graham Hill, vicino a Udine. Ma quella era una prova extra della stagione 1976, la prima del "Trofeo" (vinta da lei). Come iniziò la sua avventura con l'"Alfasud"?

Ero giovane e avevo voglia di correre. Aspiravo alla Formula Italia ma a Firenze non c'erano appoggi per farlo. Poi l'Alfa Romeo presentò il Trofeo Alfasud. Qui c'era la Scar Autostrada, concessionaria già famosa sulle piste con le sue "GTA" rosse e oro. Mi proposi a loro e accettarono.

Lei, però, non aveva esperienza come pilota.

Avevo fatto solo una garetta, con la "GTA". Ma in pista giravo spesso e conoscevo bene le automobili e la meccanica. Arrivai alla prima gara del "Trofeo", al Mugello, in queste condizioni.

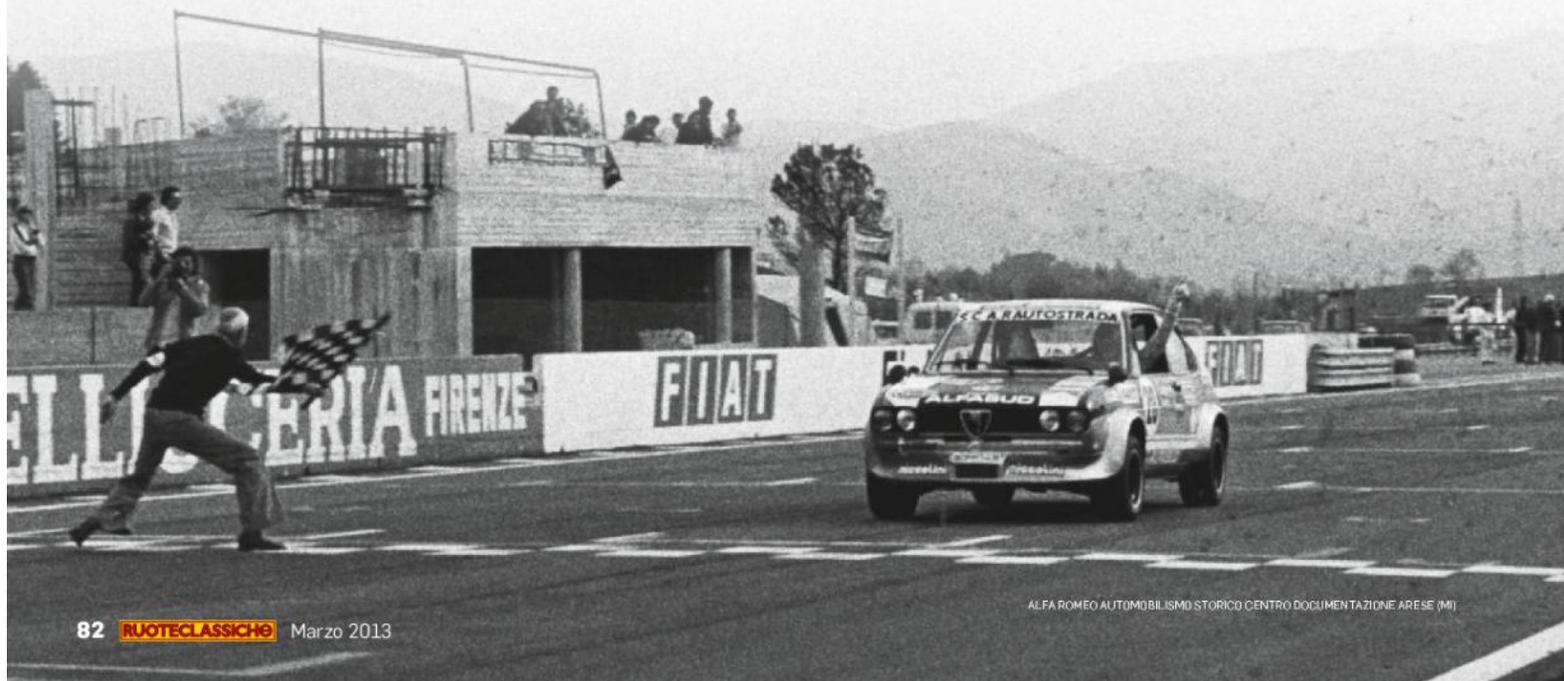
E la vinse.

Fu una sorpresa per tutti. Ero l'ultimo arrivato, magro magro, con l'aria da bravo ragazzo. Ma ottenni il miglior tempo in prova, vinsi la mia batteria (ce n'erano tre per gara) e pure la finale.

La sorpresa dell'esordiente

Sopra. Carlo Chiti premia Niccolini. Sotto. Filippo Niccolini, 22 anni, taglia per primo il traguardo al Mugello e vince la gara d'esordio del Trofeo Alfasud. È anche il suo debutto in pista. A sventolare la bandiera a scacchi è Remo Cattini, storico direttore di gara del circuito toscano.

ALFA ROMEO AUTOMOBILISMO STORICO CENTRO DOCUMENTAZIONE ARESE (MI)





ARCHIVIO NICCOLINI

Il volante passa a Peterson

A sinistra. Ronnie Peterson si allaccia le cinture sotto gli occhi attenti di Niccolini che ha appena vinto la sua manche: a Varano i piloti del "Trofeo" e i campioni di F.1 stanno partecipando insieme a una corsa per raccogliere fondi per i terremotati del Friuli. Qui sotto. Peterson ripreso durante la gara: romperà il cambio e sarà centrato in pieno da Brambilla.

Foto di gruppo a Monza

In basso. Circuito di Monza, 12 settembre '76: Niccolini ha appena vinto sul filo del rasoio la prova del "Trofeo" che si corre in concomitanza con il G.P. d'Italia di F.1. Nella foto, dietro di lui, Spartaco Dini; in primo piano Francesco Delliguanti, d.s. della Scar; con la giacca a quadri Lorenzo Niccolini, fratello di Filippo, anche lui pilota; sulla sinistra Giancarlo Minardi.

Mugello, Monza, Varano, Vallelunga, Pergusa, Misano (due gare di seguito), di nuovo Monza, Imola, ancora Vallelunga e Magione: su undici prove ottenne cinque vittorie, due secondi posti, un terzo, un quarto e si aggiudicò il campionato con 64 punti. Che cosa successe dopo?

Vincere il Trofeo Alfasud mi aiutò: non ero nessuno ma mi conoscevano tutti. A fine stagione vinsi un trofeo, soldi e un "Alfetta GT". Ma l'Alfa non fece molto per tenermi nella sua scuderia di piloti. Corsi poi due stagioni in F.3, una per Giancarlo Minardi.

Il suo ricordo dell'"Alfasud"?

Bellissima tenuta, ottima frenata, ma la potenza... era quel che era. Montato il kit, il regolamento concedeva ben poca libertà ai team: potevamo scegliere tra rapporti lunghi e corti, tre tipi di gomme, qualcosa dell'assetto.

A fare la differenza, quindi, era il pilota.

Sì, le macchine erano tutte uguali. Ogni gara era una guerra, una sportellata dall'inizio alla fine, una ricerca continua di scie. Per conoscerla meglio, io l'"Alfasud" l'avevo scelta anche come auto di tutti i giorni. Giravo con una "TT" di colore grigio metallizzato, elaborata più di una "Trofeo".

Chi erano gli avversari che temeva di più?

Claudio Pizzi, che finì secondo nel campionato con l'"Alfasud" della squadra Dompé di Ancona, e Rinaldo Drovandi, con quella di Cortini di Firenze, con livrea Spitfire. Arrivò nelle ultime gare ma mi diede parecchio filo da torcere.

L'esperienza con la Scar?

Il ricordo più bello. La Scar, nella sua perfetta organizzazione, rappresentava lo spirito di quei tempi. Quello che ti faceva riunire la sera in un garage senza un motivo se non per parlare di auto e di corse. C'era "Paolone" Ferrari, 120 chili, favoloso capo meccanico del loro - chiamiamolo così - reparto corse. C'era l'ingegner Gradi, il titolare, grande amico di Carlo Chiti dell'Autodelta. C'era Francesco Delliguanti, venditore in concessionaria durante la settimana, direttore sportivo durante i weekend: organizzava le trasferte, gestiva le iscrizioni, prendeva i tempi. E soprattutto, quando la sera uscivamo tutti insieme, era quello che teneva banco e ci faceva trascorrere nottate intere a ridere, ma a ridere così tanto che la mattina dopo avevamo tutti un gran male alla pancia. 



ALFA ROMEO AUTOMOBILISMO STORICO CENTRO DOCUMENTAZIONE ARSE (MI)



ARCHIVIO NICCOLINI



80 PEZZI CHE FANNO LA DIFFERENZA

L'austriaco Ortner lancia l'idea, l'Alfa la raccoglie, l'Autodelta prepara un kit: uguale per tutti, e vinca il migliore. Nel 1976 il primo campionato

di **Alessandro Barteletti**

L'idea di un campionato tutto dedicato all'"Alfasud" arriva dall'Austria. Il merito è di Johannes Ortner, ex pilota, che di fronte alla brillante vettura di Pomigliano vede lontano e propone di "prepararla" e mandarla in pista. Quella di Ortner è, nel 1975, l'idea giusta al momento giusto: sulla scia del Mondiale Marche appena vinto, infatti, l'Alfa Romeo è entusiasta di una nuova iniziativa agonistica che avrebbe consolidato l'immagine sportiva dell'"Alfasud", offerto un'opportunità ai piloti più giovani e, non ultimo, contrastato il successo del monarca che impegnava le Renault "5".

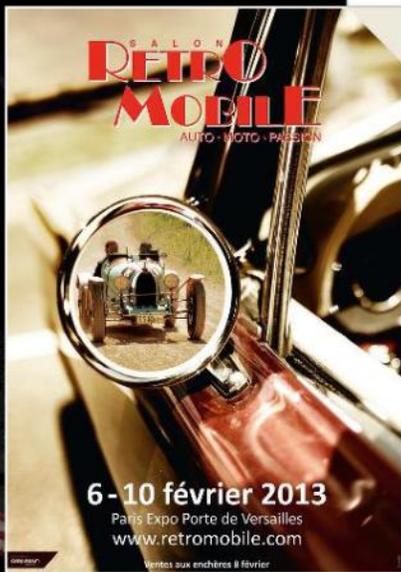
L'Alfa non perde tempo e lancia ufficialmente il Trofeo Alfasud già nel 1976 mettendo a disposizione dei concorrenti un kit specifico, uguale per tutti, preparato dall'Autodelta. Il regolamento prevede che venga montato sulla "TI", la versione di serie più sportiva e con carrozzeria due porte. La cilindrata passa da 1186 a 1286 cm³, la potenza da 68 a 115 CV. Il motore elaborato ha pistoni, alberi a camme e molle valvole specifiche. Consentito lucidare i condotti (sia di aspirazione sia di scarico), alleggerire il volante (minimo 6,5 kg) e l'albero motore (minimo 10 kg). Libero il tipo di candele, obbligatorio il limitatore di giri. L'alimentazione è singola grazie ai due carburatori doppio corpo Weber "44 IDF" che sostituiscono il singolo doppio corpo da 32 mm della "TI" di serie. Fornita anche una coppa dell'olio specifica con annesso radiatore.

L'assetto deve rispettare le specifiche previste dall'Autodelta montando le molle e gli ammortizzatori del kit. A scelta il rapporto al ponte (9/37 o 7/37). I cerchi sono in lega e di marca Speedline (diametro 13", canale 8"); i pneumatici, Pirelli, misura 235/45, possono essere slick, da pioggia o intermedi. Il tipo di batteria, le pastiche dei freni e la frizione sono a discrezione del team. Per la carrozzeria è invece richiesta l'installazione delle appendici aerodinamiche fornite dall'Autodelta (spoiler anteriore e posteriore, parafanghina). Sul lato sicurezza, sono obbligatori il rollbar e l'estintore nell'abitacolo; il sedile deve essere avvolgente con poggiatesta e cinture di sicurezza a tre punti.

Il Trofeo Alfasud sbarca anche in Austria, Francia, Germania; in pochi anni, alle edizioni nazionali, si affianca una coppa europea che dal 1982 si disputerà non più con la "TI" ma con la "Sprint". **R**

Con 4,5 milioni eri in pista

Nella foto. Il kit Autodelta per trasformare l'"Alfasud TI" in versione "Trofeo". Nel 1976 il costo complessivo (vettura più elaborazione) era di circa 4,5 milioni di lire Iva compresa (la "TI" di serie ne costava tre). Il kit comprendeva anche un pacchetto di pubblicità obbligatorie. L'Alfa Romeo, tuttavia, consentiva alle singole squadre di trovare altri sponsor personali a patto di non coinvolgere marchi concorrenti.



GRANDI EVENTI Retromobile

MOTIVO D'INVIDIA

Le glorie nazionali in bella vista, la notizia dell'acquisizione da parte dello Stato di preziose Lambert che non si vuole lascino la Francia, un sistema fiscale che protegge i collezionisti: ammirare il Salone parigino significa ammirare una grande nazione

testo e foto di Alfredo Albertini





Salotto buono

Nella foto. L'asta di Artcurial dell'8 febbraio (vedi a pag. 92) proponeva 25 moto e 115 automobili. Vi hanno partecipato collezionisti di tutto il mondo. A destra. La londinese Fiskens aveva pezzi di altissimo livello, come questa Ferrari "275 GTB/C" del 1966 ex Scuderia Filipinetti che corse ben tre edizioni di Le Mans: 1967 (arrivo undicesimo), 1968 e 1969.



Hanno accolto gli spettatori la Bugatti "Type 18" e l'aereo Morane-Saulnier "Type H" che appartennero all'aviatore francese Roland Garros (1888-1918), entrambi esposti all'ingresso del Salone. Presenti in forze le Case francesi, incluse Citroën e Peugeot, nonostante le difficoltà del momento. Mercedes-Benz ha portato autentici tesori della sua collezione. Quattro eccezionali Lambert, alle quali era dedicata una mostra speciale, sono state riconosciute come veicoli d'interesse pubblico e sono state acquistate dallo Stato all'inizio di quest'anno per essere destinate al museo nazionale di Mulhouse, grazie anche a uno sponsor, la società Motul, che ha poi dedotto la donazione dal proprio bilancio (anche in questo, i nostri governanti hanno molto da imparare dai francesi).

La folla, al sabato, era da metrò nell'ora di punta e per avvicinarsi a certi stand si doveva fare la fila. Retromobile è così, prendere o lasciare. Appuntamento atteso dai collezionisti di mezzo mondo, il "Salon" parigino (38 edizioni, quest'anno dal 6 al 10 febbraio) è certamente elitario, perché vi si vedono (e vi si vendono) automobili che valgono milioni di euro, ma non per questo crea invidia tra i suoi estimatori. Qui si possono incontrare le famiglie della banlieu accanto all'appassionato inglese che sta trattando un'Aston Martin "DB5" senza che vi sia alcuna distanza sociale.

E si può essere altrettanto felici spendendo dieci euro per un modellino o mille euro per un poster d'antan. Ci sono poi tante auto d'anteguerra, che difficilmente hanno il ruolo di star in altre esposizioni, oltre a treni, aeroplani e motociclette di ogni epoca e nazionalità. Tutto è visto con interesse culturale, forse perché in Francia il fisco è dalla parte dei collezionisti e non li prende di mira come da noi. Basti pensare che la tassa sui grandi patrimoni esclude le automobili d'epoca e che le aziende che salvano dall'esportazione i tesori a quattro ruote beneficiano di una riduzione delle imposte fino al 90%. Preoccupati invece i parigini che, se non cambierà la legge, dal 2014 non potranno più circolare con le auto, le moto e i camion d'antan. **R**

LA MANIFESTAZIONE IN CIFRE

Visitatori	90.000
Espositori	400
Veicoli esposti	500
Club e associazioni	100
Prezzo del biglietto (euro)	14

LE AZIENDE CHE ACQUISTANO AUTO STORICHE HANNO IN FRANCIA UNO SGRAVIO FISCALE DEL 90 PER CENTO



Acquistate dallo Stato

Nella foto, Germain Lambert (1903-1983), industriale francese, costrui, a cavallo dell'ultima guerra mondiale, automobili molto originali. Quattro sono state acquistate dallo Stato per il museo di Muthouse. Questa è la "Biplace Course 16" del 1949 con motore Ruby di 1100 cm³.



Consegne di lusso

Sopra. La camionetta Unic "LI" del 1923 è stata restaurata dalla Maison Cartier ed esposta per la prima volta al pubblico. Sopra a destra. Nello stand ufficiale Citroën spiccava la "CX Orphée" realizzata da Guy Deslandes nel 1983. Monta il motore della berlina "2400 GTI".



Compleanno "Twingo"

Sopra. La Casa della Losanga non ha perso l'occasione per celebrare i vent'anni della "Twingo", che comincia a entrare nel mirino degli appassionati non solo in Francia.

"Victoria" alla Renault

A destra. Tra le numerose auto che affollavano lo stand Renault c'era questa "Type DG Victoria" carrozzata da Rothschild nel 1913 con chassis ribassato e propulsore a quattro cilindri di 2,6 litri.





La più veloce del mondo
Sopra. Nello spazio Mercedes-Benz abbiamo fotografato questa "Blitzen Benz" del 1909 con la quale Bob Burman raggiunse, nel 1911, i 228,1 km/h sulla spiaggia di Daytona (Usa). Il record resistette fino al 1919.
A sinistra. Ricostruzione del box della marca di lubrificanti Motul alla 24 Ore di Le Mans del 1962. La vettura è la Renè Bonnet "Djet" che quell'anno partecipò alla celebre gara francese.



Due Leoni e una Simca
Sopra. Alla Peugeot c'erano modelli di ogni epoca: qui vediamo, da sinistra, la "403 Cabriolet" (1958), la "203 Darl'mat" (1953) con tetto ribassato e la Simca "1300" (1963).
A fianco. La carrozzeria milanese Touring ha messo in mostra la Lamborghini "Flying Star II" del 1966 e l'Alfa Romeo "6C 2500" del 1938. Di quest'ultima si sta completando il restauro totale.

FRANÇOIS MELCION

DA TRENTOTTO ANNI AL PONTE DI COMANDO

François Melcion è da 38 anni direttore di Retromobile, marchio che fa parte della società Comexposium, leader in Europa nella realizzazione di saloni e fiere. Lo incontriamo in sala stampa. **Com'è iniziata la storia di Retromobile?**



Da ragazzo, negli anni Sessanta, avevo una Citroën "C4" d'anteguerra. Ero in giro per la Borgogna a cercare un sedile per questa vettura e incontrai per caso Marc Nicolosi, ricambista, anch'egli appassionato di auto d'epoca. Nel 1976 organizzammo la prima edizione qui a Parigi e fummo tra i primissimi al mondo a inventare un Salone di questo genere. Vennero a visitarlo in seimila, oggi siamo a quota 90.000... Dal 1981 ci siamo spostati nella sede attuale, al Parc des Expositions di Porte de Versailles.

C'è chi dice che questo è un Salone elitario. Non sono d'accordo, qui si può trovare qualunque tipo di vettura storica, dalla "2 CV" da poche migliaia di euro alla Ferrari da competizione da più di un milione di euro. Ci sono centinaia di auto in vendita, la scelta è quindi molto ampia. E il prezzo del biglietto è di 14 euro, tra i meno cari d'Europa. I gruppi pagano 10 euro e fino a 12 anni è gratis. **Parliamo dei grandi costruttori, che qui non mancano mai, gruppo Fiat a parte.**

Ci sono Citroën, Peugeot e Renault tra i francesi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche e Skoda tra gli altri, ma in effetti nessuno a rappresentare ufficialmente l'Italia. Abbiamo naturalmente avuto contatti con Fiat France, ma, per questioni di budget, essa non può essere presente. Purtroppo i costi degli spazi espositivi sono elevati, la location è di grande prestigio e molti non se la possono permettere.

C'è crisi per l'auto d'epoca in Francia? Lei vede crisi qui dentro? No, direi che da questo punto di vista il settore è in crescita. Anche perché da noi c'è una legge dello Stato che colpisce i grandi patrimoni, quelli cioè superiori a 1.300.000 euro, ma le auto d'epoca, rientrando nella categoria delle opere d'arte, non sono tassabili, esattamente come un Van Gogh o un Monet. Di conseguenza molti connazionali benestanti investono in una Bugatti o in una Ferrari e possono pagare meno imposte.

Starà già pensando all'edizione 2014... Naturalmente, e posso anticipare che ci sposteremo nello stesso padiglione dove si svolge il Salone mondiale dell'automobile per avere più spazio e non lasciare fuori molti aspiranti espositori.

"STORICHE" A PARIGI AL BANDO DAL 2014



Allarme tra gli appassionati di Parigi e dintorni per una nuova legge che entrerà in vigore nell'ottobre 2014 e che vieterà la circolazione a tutti i veicoli con più di 17 anni (moto con più di 10, camion con più di 18) sette giorni su sette, 24 ore al giorno. La FFVE (l'Asi francese) si prepara alla lotta minacciando di bloccare con le "storiche" il traffico e chiede all'Amministrazione pubblica di escludere le auto ultratrentenni.

Dalla Bugatti all'aereo

A destra. Cento anni fa Roland Garros (1888-1918) attraversò per la prima volta il Mediterraneo senza scalo sul suo aereo Morane-Saulnier "Type H". Retromobile ha ricordato lo straordinario evento con la Bugatti "Type 18 Black Bess" del 1913 che fu di Garros e con l'apparecchio che compì l'impresa, che vanta ancora il motore e alcuni parti originali. (Collezione Museo Louwman).



LE MACCHINE DI MARCEL LEYAT

A ELICA, MA NON VOLANO

La piccola grande epopea dell'automobile a elica, che ha avuto il massimo splendore negli anni Venti, era ben rappresentata in fiera da un'esposizione di questi originali veicoli a metà strada tra la macchina e l'aeroplano. Nel 1927 una di queste aerodinamiche vetture raggiunse la velocità di 170 km/h sull'autodromo di Montlhéry. Marcel Leyat fu uno dei massimi esponenti di quest'epoca eroica riuscendo a costruire 23 autoeliche con due posti in tandem. A destra, e sotto a sinistra, due modelli del 1921 con motore "1100" o "2000"; sotto a destra la "Hélico" del 1919.





Come al Salone del '55

A sinistra. Il collezionista e commerciante svizzero Lucas Hüni ha ricreato l'atmosfera del Salone di Parigi del 1955, quando venne svelata la Citroën "DS", proponendo tre esemplari in sgargianti colori originali dell'epoca. In primo piano una rara "2 CV Sahara" a due motori.

Angolino d'Italia

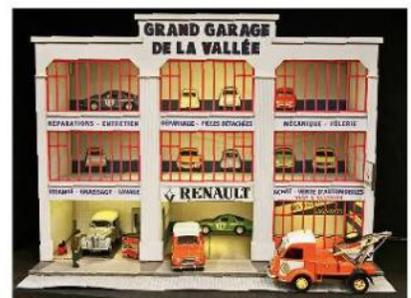
In basso. Fiat, Alfa e Lancia erano poco rappresentate. Lo stand promuoveva però il Raid dell'Etna (29 settembre-5 ottobre 2013). Sotto a sinistra. Dal museo Porsche il prototipo della "911", ovvero la "Type 754 T7" del 1959. Al centro. La Vanwall che corse a Silverstone nel 1961 con Surtees.



IL MERCATO

CRÈME DE LA CRÈME

Ricambi, accessori, modellini, manifesti e letteratura di ogni genere hanno attirato anche quest'anno i visitatori come api sul miele. Qui si potevano trovare pezzi di vetture e di moto degli anni Venti, cosa pressoché impossibile altrove, oltre a diversi specialisti di marca che offrivano un po' di tutto, dai fari alle guarnizioni ai tessuti. I prezzi erano al top: un cartello anni Trenta smaltato della Citroën costava oltre 1400 euro, i poster dei film di 007 sugli 800 euro, le guide Michelin più vecchie 500 euro. Sotto a destra, la riproduzione da montare, in cartone, di un garage d'epoca in scala 1:43: prezzo 96 euro (per acquisti: www.regionsetcompagnies.fr).





LA GRANDE ABBUFFATA

Col 90% di lotti venduti, l'asta parigina ha incassato oltre 14 milioni di euro. Regina della giornata una Talbot Lago da corsa, cenerentola (si fa per dire) una Fiat "500 L" proveniente dal Belgio: ben 18.000 euro



Talbot Lago "T 150 C" - 1936

€ 1.461.792

Sopra. Con una leggendaria storia sportiva alle spalle, compresa la partecipazione alla Mille Miglia del 1937, e 25 proprietari documentati, questa eccezionale vettura (telaio 82930) è stata la regina dell'asta.

Ferrari 250 GT Cabriolet - 1962

€ 846.012

A destra. In condizioni strettamente originali e con ancora le prime targhe, era nelle mani di un gentleman driver di Marsiglia dal 1971. Il telaio è il n. 3499GT e i km percorsi solo 15.000. Tolto l'hardtop c'è la capote di tela.





Lancia "Aurelia B24S" - 1957

€ 279.970

A lato. Esemplare con documenti italiani e n. di telaio 1478, ha cambiato mano per la prima volta nel 1985, quando venne restaurata dalla KCA. Era stata stimata dagli esperti di Artcurial da 210 a 250.000 euro.



Lancia 037 - 1982

€ 176.321

Sopra. Si tratta del 33° esemplare costruito e ha come primo intestatario Chardonnet, importatore Lancia per la Francia. Fu utilizzata dal rallyista Andruet per le ricognizioni del percorso prima delle gare.



Bugatti 57 Coach Ventoux - 1936

€ 403.149

A fianco. Vendita all'epoca al concessionario di Nantes, ebbe diversi proprietari prima di essere acquistata nel 1995 da Romano Artioli, presidente di Bugatti Automobili. La messa a punto è stata fatta in Italia.



Fiat 500 L - 1969

€ 18.320

Sopra. Esemplare proveniente dal Belgio con appena 42.000 km. Lo scorso anno è stato completamente restaurato e riverniciato nel colore originale. La stima era tra i 15 e i 25.000 euro.



Oldsmobile Super 88 Hardtop - 1958

€ 83.395

Sopra. Customizzata da John d'Agostino, uno dei più famosi in questo campo, ha tetto ribassato, calandra del model year 1959 e sospensioni modificate. Verniciata in oro, ha interni in pelle coordinati.



Duesenberg Model J - 1929

€ 1.036.344

Sopra. Seconda vettura meglio pagata dell'asta, è stata Best of Show a Pebble Beach nel 1981, a Essen nel 2006 e ad Anversa nel 2007. Tutta la sua vita era ampiamente certificata fin dalle origini.

EFFETTO MONTECARLO

Sì, vi proponiamo una replica: dov'è lo scandalo? Base di partenza un esemplare anni Novanta, di poco valore e senza il fascino delle spartane progenitrici che vinsero tre edizioni del rally più famoso, nel 1964, 1965 e 1967. Facendo le cose per benino, si spendono oltre 15.000 euro. Ma il risultato finale è notevole

di Maurizio Schifano, disegni di Stefano Tartarotti

V ecchia e malandata, una Rover "Mini Cooper" dei primi anni Novanta è condannata alla rottamazione. D'altra parte il ripristino sarebbe antieconomico: la vettura restaurata vale solo 5000 euro e il suo appeal è assai inferiore a quello della "Mini Cooper" degli anni Sessanta. Però la meccanica è buona, la scocca è sana, sarebbe un peccato...

Una soluzione ci sarebbe. Più costosa, ma anche più intrigante e capace di restituire alla vettura il fascino dei suoi anni migliori. Pensiamo a un "restauro personalizzato", liberamente ispirato alle "Cooper S" che vinsero il Rallye de Monte Carlo nel 1964, 1965 e 1967. Una replica realizzata attingendo alla vasta gamma di componenti facilmente reperibili presso gli specialisti.

La Rover "Mini Cooper" anni Novanta è molto simile alla Morris "Mini Cooper S" e alla gemella Austin "Cooper S" degli anni Sessanta. A parte il lunotto, che sulle "Mini" prodotte fino all'ottobre 1967 era più stretto di 2 pollici, la scocca è quasi identica. Le differenze che saltano agli occhi sono i cerchi da 12" (in origine erano da 10") e i finestrini discendenti (erano scorrevoli fino all'ottobre 1968). Poi ci sono le differenze di dettaglio, che sono molte, ma rimediabili. Fra queste, i componenti specifici e gli accessori da rally.

Nelle pagine seguenti suggeriamo gli interventi necessari per una trasformazione di buon effetto estetico. Come prima cosa, la carrozzeria deve assumere la configurazione che aveva prima dell'ottobre 1967. A questo scopo, vanno eliminate le "frecce" laterali e chiusi i relativi fori; lo stesso per la predisposizione dell'antenna sul parafrangente anteriore sinistro e per il montaggio speculare dei tergicristalli. Alcuni lamierati vanno

adattati all'utilizzo di componenti "prima serie"; non conviene invece modificare le dimensioni del lunotto, dato che la differenza si nota poco. La carrozzeria può infine essere riverniciata nella classica livrea Tartan Red con tetto Old English White. La sostituzione dell'impianto di scarico laterale (centrale sarebbe più fedele) è a rischio, perché la vettura, risultando più rumorosa, potrebbe non passare la revisione. Un po' di assetto, infine, è quel che ci vuole per conferire alla macchina un aspetto davvero "racing". Tutta l'operazione non presenta particolari difficoltà. Attenzione solo al conto finale. ■





Sogno realizzabile

Nel disegno. La Rover "Mini Cooper" dei primi anni Novanta, che in cattive condizioni vale sui 1500 euro, ha un'antenata famosa che vale molto di più. Imitarla non è difficile.

In alto. La Morris "Mini Cooper S" di Aaltonen e Liddon che vinse il Rallye de Monte Carlo del 1967: ad essa ci si può ispirare per la trasformazione.

blog

Contenuti extra online:
<http://blog.ruoteclassiche.it/mini-trasformazione/>

I PARTICOLARI ESTERNI DA SOSTITUIRE SONO MOLTI, MA SI TROVANO TUTTI E GLI INTERVENTI SONO SEMPLICI



1 RETI PARASASSI - € 18

Le "Cooper S" che correvano nei rally degli anni Sessanta montavano sui fari calotte in Perspex con attacchi "lift-the-dot" (linguette con bottoni automatici), che oggi si trovano, anche se con qualche difficoltà e a caro prezzo (150 euro). Più convenzionali, ma più appaganti sul piano estetico, sono le reti parasassi in acciaio cromato, munite di linguette per essere fissate all'interno delle cornici dei proiettori.



2 BARRA CON FARI SUPPLEMENTARI - € 530

Fondamentale per una vettura da rally la serie di fari supplementari (due di profondità e due fendinebbia) montati sul frontale. Ancora oggi vengono prodotti proiettori con marchio Lucas identici a quelli adottati negli anni Sessanta. Non è necessario quindi cercare quelli d'epoca, decisamente più costosi e magari da restaurare. I fari si applicano alla barra ex works, fissata sulla grembiatura alla base della mascherina.



3 STEMMA FRONTALE - € 40



Invece del moderno logo alato, si deve montare quello specifico della "Cooper S", caratterizzato dalla piccola "S" separata che lo sormonta. Le vetture vincitrici del "Monte" erano marcate Morris: a rigore, è questo il marchio da adottare (in alto). In base al proprio gusto, si può in alternativa montare lo stemma Austin (disegno qui sopra).

4 TARGA DI GARA - € 150

La targa in lamiera del "Montecarlo" è un oggetto di culto per gli appassionati di rally. La replica di quella della "Cooper S" vincitrice nel 1967 si può trovare su eBay. Andrebbe montata sul tetto, ma può si può applicare anche al paraurti anteriore. Circolando su strada o in sede di revisione, tuttavia, va tolta, poiché copre la targa di immatricolazione.



5 CALANDRA RADIATORE - € 85

Dalla seconda serie (ottobre 1967) fino alle ultime "Mini", viene adottata una calandra trapezoidale con un "labbro" sul bordo del cofano. Eliminato il "labbro", si può montare la griglia ad arco delle "Cooper S" Austin e Morris prima serie (disegno sotto).





L'eredità dei rally

A sinistra. I due tappi sulla coda rivelano che la "Cooper S" vincitrice al "Montecarlo" del 1964 montava due serbatoi benzina. Dal 1966 questa soluzione fu offerta come optional sulla versione di serie.



9 ROSTRI E BARRE DI PROTEZIONE - € 130

Una "Mini" inglese vintage che si rispetti deve montare le tipiche barre di protezione sui paraurti (in inglese "cornerbars"), presenti sulla vettura vincitrice del "Montecarlo" del '64. Tra gli accessori di personalizzazione della "Mini" sono i più richiesti. Una ditta li offre in un kit che comprende anche i rostri. Il montaggio richiede la foratura del paraurti Rover.



6 PORTATARGA CON LUCE - € 48

Tipico delle prime "Mini" anche il portatarga in lamiera nera opaca con la luce montata in basso. Era incernierato in alto per consentire alla targa di rimanere sempre verticale e quindi visibile, persino col cofano del bagagliaio aperto. Si può montare anche sul cofano Rover. Per un risultato più realistico si dovrebbe adottare anche il cofano della prima serie, che però costa 350 euro (solo lamierato).



7 SCRITTA POSTERIORE - € 42



Da preferire la scritta "Morris Cooper" sormontata dalla "S" (disegno sopra), la stessa che compariva sulle "Cooper" vincitrici del "Montecarlo". In alternativa quella Austin (disegno sotto). Se il lamierato del cofano rimane quello Rover, prima di montare le scritte occorre chiudere i fori dello stemma "Mini" e della scritta "1.3". Volendo si può applicare anche il logo "GB": costa 25 euro.

8 FANALI POSTERIORI - € 115

Le luci posteriori piccole e arrotondate caratterizzano la "Mini" prima serie. Una coppia di fanali originali Lucas si trova a 90 euro, ma non può essere montata direttamente sul lamierato della Rover, predisposto per quelli più grossi e quadrati delle "Mini" seconda serie. Gli specialisti forniscono però "piastre di conversione" (costano 25 euro), saldate le quali si possono poi applicare i gruppi ottici d'epoca. Il look da rally è più completo se si



monta anche il faro di retromarcia Lucas (vedi foto in bianco e nero in alto), che però costa 140 euro.

10 DOPPIO SERBATOIO € 480

Le "Cooper S" da rally avevano un serbatoio benzina supplementare, poiché i 25 litri di quello di serie non garantivano un'autonomia adeguata. Dal 1966 anche la "Cooper" di serie, che consumava più della "Mini" normale, poteva adottare questa soluzione a richiesta. Il kit fornito oggi, replica dell'originale, si monta facilmente, ma riduce parecchio il volume del già striminzito bagagliaio. Il tappo benzina della "Mini Cooper" Rover è diverso da quello degli anni Sessanta, perciò va sostituito. Si acquista con 36 euro.





1



2

3

4

5

**1 FARO
BRANDEGGIABILE - € 500**

Presente solo su alcune "Cooper S" del "Montecarlo", fra cui la vincitrice del 1964, il faro di profondità brandeggiabile montato sul tetto era utilissimo in gara. Su una vettura stradale di oggi è assolutamente superfluo, per di più vietato dal Codice della Strada. Però fa scena. Chi volesse togliersi il capriccio lo può trovare, naturalmente marchiato Lucas, navigando su eBay; si può montare in caso di raduni o manifestazioni su pista.



**2 SPECCHIETTI
RETROVISORI - € 150**

Oggi sono di serie perché obbligatori, ma una volta si usavano solo in gara. In coerenza con l'epoca e le finiture delle "Cooper S", ne abbiamo scelto un tipo cromato. Meglio montarlo sulle portiere invece che sui parafranghi, in modo da poterli facilmente regolare a mano anche durante la marcia.



**3 PORTE CON CERNIERE
ESTERNE - € 1150**

Per un vero look vintage, le porte Rover a cerniere interne dovranno essere sostituite con quelle a cerniere esterne e, all'interno, un'ampia tasca portaoggetti. Leggere e semplici, erano l'ideale per le spartane versioni da rally, sulle quali il rivestimento interno veniva spesso sostituito da un pannello di cartone.



**4 FINESTRINI
SCORREVOLI - € 260**

Parte integrante delle porte anni Sessanta, i finestrini scorrevoli non sono granché pratici, ma fanno la differenza tra le "Mini" classiche e quelle moderne. Non solo, il loro aspetto "racing" fa al nostro scopo. Sono offerti in un kit con cristalli, guide e nottolini per l'apertura e chiusura.



6

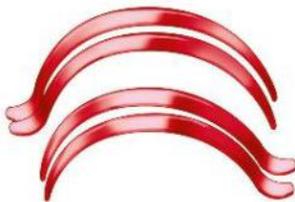
7

5 ADESIVI DI GARA - € 60



Come tutte le loro concorrenti dell'epoca, le "Cooper S" mostravano, oltre i numeri di gara sulle portiere, pochissimi adesivi che oggi, grazie alle tecniche digitali, si possono riprodurre a costi relativamente modesti. Della vettura vincitrice del "Monte Carlo" del 1967 si possono riprodurre il numero di gara 177 e le tipiche coccarde con la scritta "Special Tuning Abingdon" da fissare sui parafranghi anteriori.

6 CODOLINI E PROFILI - € 140



La Rover "Mini Cooper" ha codolini in plastica nera. La "Cooper S" da rally, invece, li ha in vetroresina e di foggia differente. Il set, da fissare coi rivetti, è reperibile, ma va completato coi profili in metallo lucido delle vecchie "Mini", che corrono sui passaruota e sui bordi inferiori delle fiancate.

7 CERCHI E PNEUMATICI - € 1600-1750

I cerchi in lega della Rover "Mini Cooper" sono simili ai rinomati Minilite in magnesio made in England adottati dalle "Cooper S" da rally degli anni Sessanta. Però sono da 12", mentre quelli delle vecchie "Mini" erano da 10". I Minilite da 10" si trovano in commercio, ma in alluminio anziché in magnesio. In alternativa si possono montare cerchi dell'epoca made in Italy, come quelli illustrati sotto (Esap, Cosmic, BWA, Campagnolo). L'adozione di cerchi da 10" comporta il montaggio di pneumatici 165/70 SR10, diversi dai 145/70 SR12 omologati per la Rover, e di dischi freno da 7,5" anziché 8,4". La modifica della carta di circolazione è possibile previa richiesta di nullaosta al Cetoc di Roma, ente delegato per i marchi non più in attività.



SE VUOI TUTTO, IL CONTO SALE

RICAMBI E ACCESSORI 10.700 EURO

MANODOPERA CARROZZERIA
E MECCANICA 5000 EURO

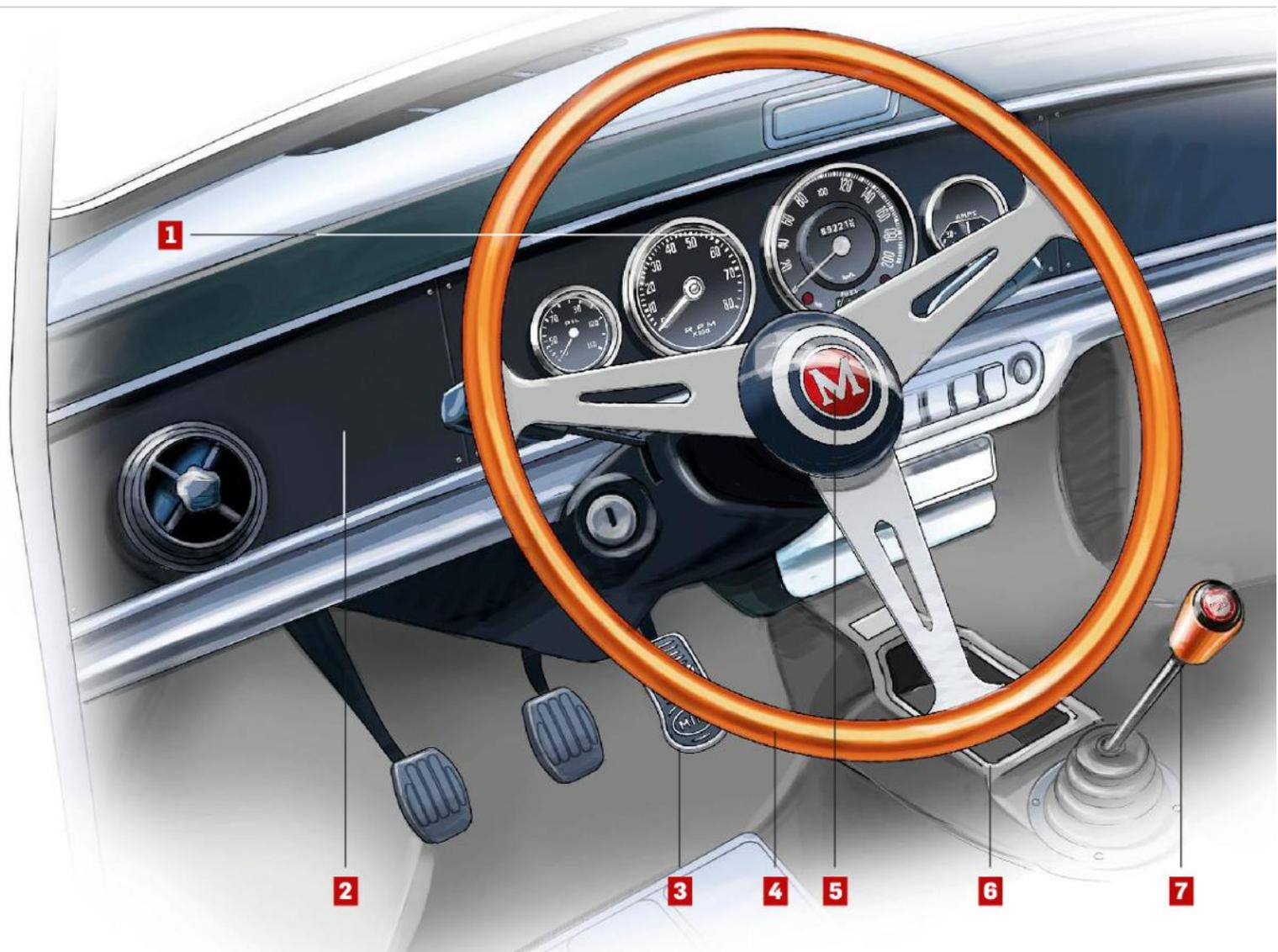
TOTALE 15.700 EURO

Nota. Il conteggio dei costi di ricambi e accessori è stato effettuato tenendo conto dei massimi prezzi indicati, arrotondati per eccesso. Si può anche spendere di meno.

ELABORAZIONE DELLA MECCANICA - € 1300

Rifatta la carrozzeria, vuoi non fare qualcosa al motore? Il 1275 cm³ da 61 CV della Rover "Mini Cooper" è simile a quello di pari cilindrata della "Cooper S", che però erogava 75 CV. Per recuperare i cavalli occorre sostituire il monocorpo "MS4" e il filtro aria con un carburatore doppio corpo SU "H4" o "HS4" e cornetti di aspirazione. Occorrono poi nuovi collettori di aspirazione, un castelletto punterie per ottenere un'alzata valvole maggiorata e un impianto di scarico "racing" con terminale centrale. Consigliabile per motivi estetici un paracoppa ex works. L'assetto potrà essere facilmente ribassato con l'apposito kit di supporti a perno accorciato per i coni in gomma delle sospensioni.





1 STRUMENTAZIONE SPORTIVA - € 450-1550

Base di partenza per le "Cooper S" da rally era la strumentazione di serie: tachimetro e contachilometri, termometro acqua, manometro olio, riuniti in un quadro ovale a centro plancia. Questi strumenti, meglio se marcati Smiths, sono ancora reperibili. Sugeriamo di collocarli sempre al centro, montati su un pannello che consenta di aggiungere un contagiri e, volendo, anche paio di cronometri Heuer e un tripmaster.



2 PANNELLO PLANCIA - € 250

Punto di forza delle "Mini" era l'assenza di una vera e propria plancia, sostituita da una fascia superiore e da una mensola inferiore, con in mezzo un ampio vano portaoggetti. Fin dagli anni Sessanta furono proposti pannelli rivestiti in finta o vera pelle, in alluminio o in legno pregiato, per nobilitare l'abitacolo. Per la nostra personalizzazione rally sarebbe perfetta una pannellatura in alluminio ispirata a quella della "Cooper S" del "Montecarlo" 1964 (foto in alto nella pagina a fianco), finita con vernice raggrinzante nera. Le bocchette di ventilazione della Rover possono anche essere lasciate al loro posto.

3 PEDALE ACCELERATORE - € 20

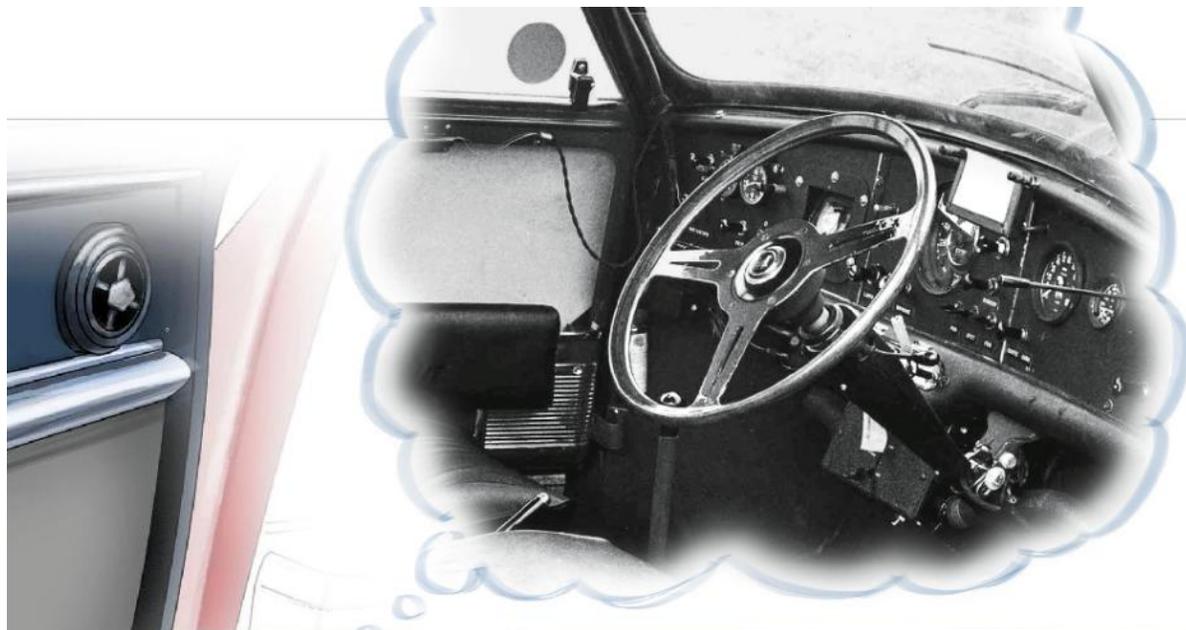


Piccolo e scivoloso, il pedale di serie della "Mini" non è mai stato adatto alla guida sportiva, che prevede il punta-tacco. Tra gli accessori aftermarket tipici degli anni Sessanta c'erano pedane di varie forme e dimensioni, fuse in alluminio e rigate per aumentare il grip. Ne abbiamo scelta una, personalizzata con la scritta "Mini", che si monta semplicemente con due viti.

4 VOLANTE TIPO CORSA € 300-400

Must dell'automobilista sportivo è il volante con corona in legno oppure rivestita in pelle. Quello giusto per la nostra vettura da rally è l'inglese Moto-Lita da 14", raffigurato nel disegno, identico a quello utilizzato negli anni Sessanta. Tra le proposte made in Italy dell'epoca c'era il carissimo Nardi (sotto al centro), prodotto ancora oggi, e il più economico Ferrero (sotto a destra), realizzato anche con corona in pelle (sotto a sinistra).





DOVE COMPRARE

Vi è una miriade di ricambisti in grado di fornire parti originali e riprodotte, oltre a una vasta gamma di accessori. In Italia c'è Just Minis, Shop & Garage di Milano (www.justminis.it), che ringraziamo della collaborazione. In Inghilterra ci sono Moss Europe (www.moss-europe.co.uk), Mini Spares (www.minispares.co.uk) e Newton Commercial (www.newtoncomm.co.uk); in Germania c'è Limora (www.Limora.com). Mostre-scambio e eBay sono valide alternative.

LA PLANCIA

COM'È E COME SARÀ

La plancia è forse il componente della "Mini" che è mutato di più nel corso del tempo. Quella della Rover (a destra) rispecchia la configurazione generalizzata a partire dagli anni Settanta, studiata per offrire una maggiore ergonomia. Il quadro è centrato sul piantone; il volante è imbottito; le bocchette orientabili (alle estremità) garantiscono una ventilazione degna di una vettura moderna. La nostra personalizzazione, ispirata alla foto in alto, che mostra la "Cooper S" del "Montecarlo" 1964, prevede di salvare tutto, a eccezione del quadro strumenti, del volante e della cloche del cambio. Il risultato nel disegno della pagina a sinistra.



5 PULSANTE DEL CLACSON € 10-50

Fondamentale il pulsante del clacson originale anni Sessanta marcato Morris (disegno sopra) o Austin (disegno sotto), in bakelite nera col marchio in plastica trasparente retroverniciato e cromato. Quello Morris si trova con difficoltà e a caro prezzo; quello Austin, invece, si trova anche nella versione oggi riprodotta in plastica, che costa decisamente meno.



6 CONSOLE CENTRALE € 300

Molto usata negli anni Sessanta come aftermarket, la console centrale è stata a poco a poco soppiantata dalle console e dai vari portaoggetti montati di serie. I modelli d'epoca non sono più riprodotti, motivo per cui oggi è difficile trovarne uno in buone condizioni e quando si trova il prezzo è alto. Nel disegno, il modello realizzato a suo tempo dalla SPQR.



7 POMELLO CAMBIO - € 25



In abbinamento al volante, una volta usava montare anche il pomello della cloche in legno. L'offerta, anche oggi, è vasta per quanto riguarda la foggia e il logo disegnato sulla sommità. Presentiamo qui un pomello marchiato semplicemente Cooper, in tema quindi con la nostra personalizzazione.



8 SEDILI ANATOMICI - € 1100

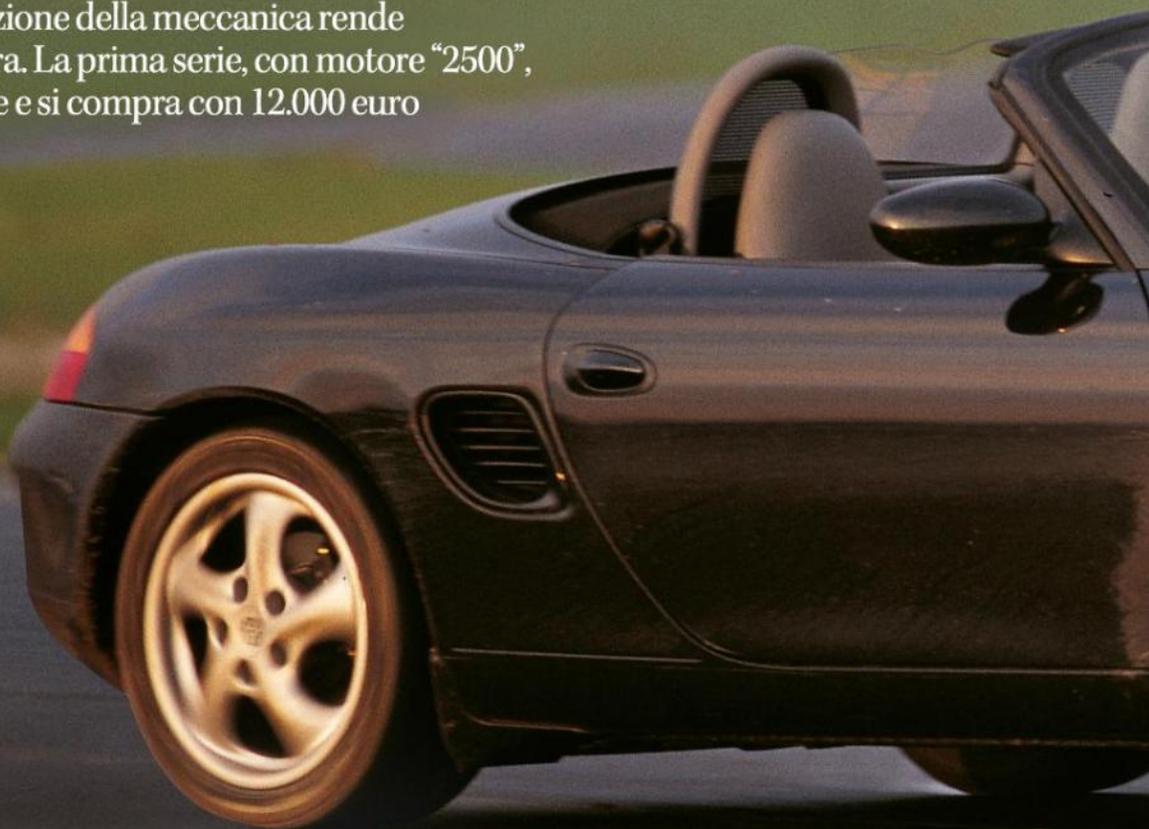
Le "Cooper S" che correvano i rally negli anni Sessanta avevano solo il sedile di guida anatomico. Noi suggeriamo di sostituire anche quello del passeggero anteriore. Nel disegno, uno dei migliori modelli attualmente in produzione.



POCHI SOLDI E MOTORE

Bella, aperta e ben costruita, ha i costi di gestione di un'auto normale. La disposizione della meccanica rende la guida facile e sicura. La prima serie, con motore "2500", è vicina all'essenziale e si compra con 12.000 euro

di Marco Di Pietro



Il nome "Boxster" è la sintesi di due "classici" del mondo Porsche: "boxer", come il motore a cilindri contrapposti derivato dal "Maggiolino" che ha contribuito al successo della Casa tedesca, e "Speedster", come la leggendaria versione della "356" anni Cinquanta.

Proprio questo era l'obiettivo di Horst Marchart, responsabile della ricerca e dello sviluppo della Casa di Stoccarda: rievocare lo spirito originario Porsche con una spider leggera, elegante

e affidabile che avrebbe affiancato (dal basso) la classica "911". La "Boxster", come la mitica "001" del 1948, prima vettura a fregiarsi del nome Porsche, ha il motore centrale (anche se si tratta di un sei cilindri invece di un boxer a quattro).

Presentata in anteprima al Salone di Detroit del 1993, la "Boxster" è entrata in produzione nel 1996 ed è stata la prima Porsche, dopo la "911", a ottenere il favore del pubblico. A confermarlo è il fatto che sia ancora oggi in listino e che a fine

AL CENTRO



Pro

Qualità costruttiva
Affidabilità
Uso quotidiano
Facilità di reperimento
Ricambi disponibili

Contro

Ricambi costosi
Prestazioni non eccezionali
Meccanica poco accessibile

2011 la produzione complessiva abbia superato l'importante traguardo delle 300.000 unità (compresa la sorella "Cayman", cioè la "Boxster" con carrozzeria coupé che ha debuttato nel 2005).

Sottoposta a continui miglioramenti, la "Boxster" è passata dai 204 CV del 1996 ai 315 attuali, affermandosi sempre più come piccola supercar. La versione che interessa i collezionisti è la "986" con motore di 2480 cm³ che, nonostante la giovane età, è già degna di entrare nella scuderia

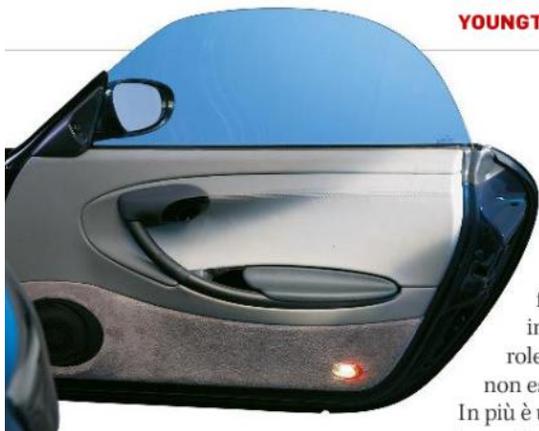
di un appassionato per molte buone ragioni: è la prima della serie, si compra con poco ed è vicina al traguardo dell'esenzione dal "bollo". Non solo: con una cilindrata di 2,5 litri questa prima serie assicura una guida divertente senza che i costi di gestione risultino troppo gravosi.

Le cilindrature delle serie successive subiscono infatti un'escalation continua che le porta ai 3,4 litri della "981" attuale. La "Boxster" è una vettura magnifica: affidabile, precisa su strada, con-

Nuovo classico by Stoccarda

Nella foto. La "Boxster", disegnata dal responsabile dello stile Harm Lagoay sulla base di un bozzetto dell'americano Grant Larson, è tra le più piacevoli roadster di fine '900.

RIESCI A FARLA "PARTIRE" DI CODA ANCHE COL TRACTION CONTROL INSERITO. MA SOLO PER UNA FRAZIONE DI SECONDO



Finestrini a mezzaluna

Sopra. I cristalli laterali sono ricurvi per seguire il particolare profilo della capote e dell'hardtop.

In basso. La strumentazione è raccolta dietro al volante; stile e grafica sono quelli tipici della Casa.

La chiave dell'accensione è a sinistra del piantone come d'abitudine sulle "vere" Porsche.

fortevole, sportiva al punto giusto, con un inconfondibile sound Porsche. In altre parole, è il giusto mix di prestazioni (sebbene non esasperate), guidabilità e costi di gestione. In più è una spider, con una classica capote in tela multistrato che si apre in 12 secondi e, chiusa, protegge come un hardtop. La Casa lo prevedeva come optional. Di seconda mano oggi si trova tra i 500 e i 1200 euro. L'installazione è semplice e rapida (una decina di minuti), ma richiede l'intervento di due persone.

I porschisti, si sa, sono maniaci della manutenzione e della conservazione: questa certezza, unita al gran numero di esemplari in circolazione, permette di trovarne facilmente uno in ottime condizioni, con un basso chilometraggio e con il libretto dei tagliandi debitamente compilato. I prezzi, pur

elevati rispetto alle concorrenti dell'epoca, la BMW "Z3" e la Mercedes "SLK", rientrano comunque in un budget medio-basso: 10.000-12.000 euro.

La "Boxster" è un'auto affidabile, in grado di percorrere diverse centinaia di migliaia di chilometri con la sola manutenzione ordinaria (un tagliando ogni 20.000 km o annuale). Bisogna tuttavia sapere che, come tutte le prime Porsche raffreddate ad acqua, alcuni motori sono affetti da problemi strutturali che possono creare seri inconvenienti. Si registrano infatti casi di disallineamento dell'albero motore dai banchi, eccessiva usura del comparto di distribuzione (catena e pignoni), problemi al circuito di lubrificazione e di tenuta delle guarnizioni della testata, rotture delle canne dei cilindri. È difficile stabilire con precisione a quale chilometraggio si possano presentare questi inconvenienti; ge- ➤

segue a pag. 108





Doppio baule

A sinistra. Grazie al motore in posizione centrale è stato possibile ricavare anche un vano bagagli posteriore. Sulla destra, i bocchettoni di rifornimento del liquido refrigerante e del lubrificante. Sotto. L'abitacolo può essere rivestito in pelle: un optional che in Italia costava di listino 7,4 milioni di vecchie lire.



I DATI DI QUATTORRUOTE

Febbraio 1997

Velocità massima km/h

Dichiarata	240
Effettiva	238,951

Accelerazione

km/h	secondi
0 - 60	3,0
0 - 80	4,5
0 - 100	6,6
0 - 130	10,3
0 - 150	13,9

Ripresa in V marcia

km/h	secondi
70-100	8,7
70-120	14,8
70-130	18,0
70-170	32,5

Frenata

velocità km/h	metri
60	14,1
80	25,0
100	38,9
130	65,7
150	87,3
180	125,8

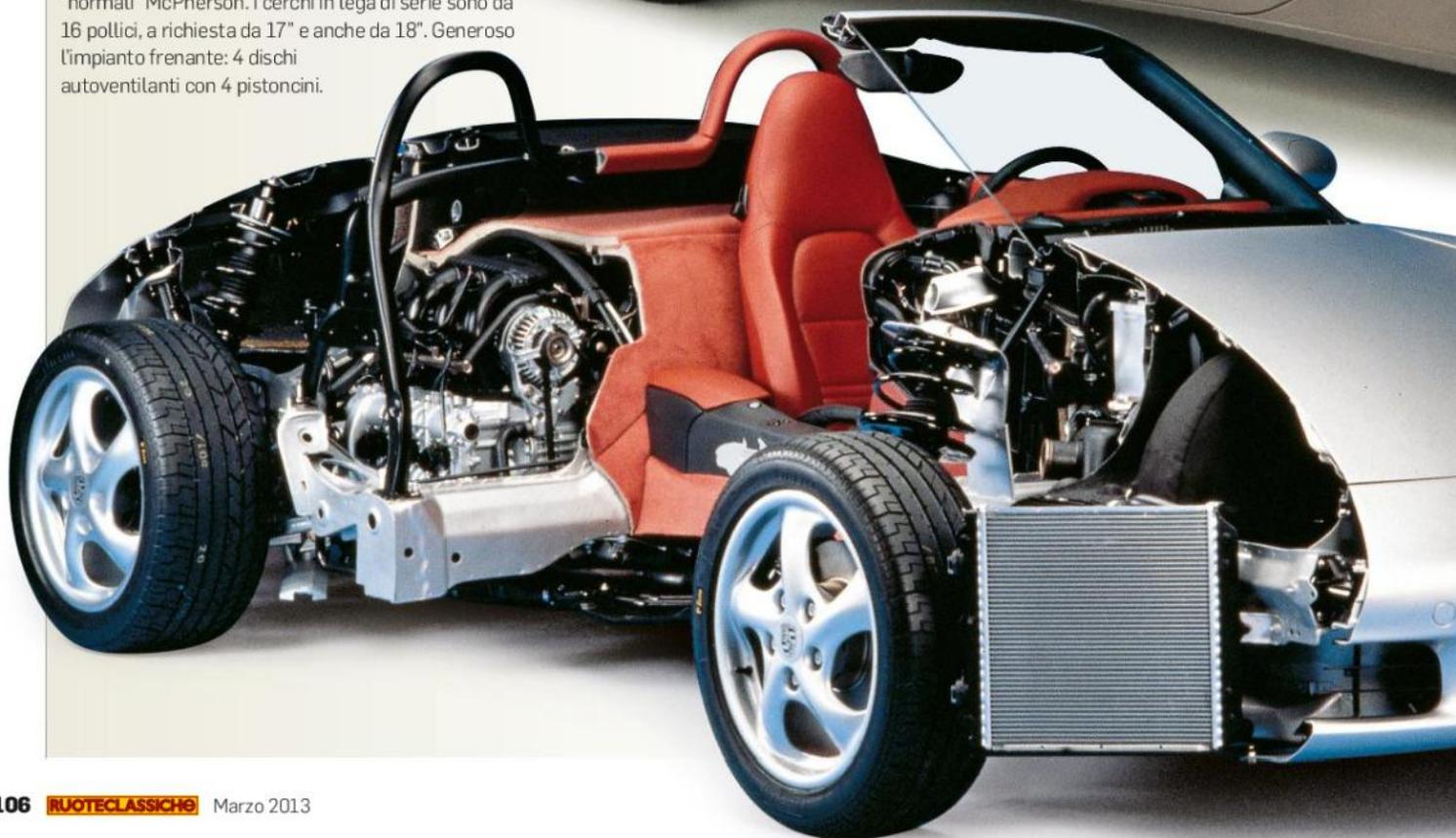
Consumi

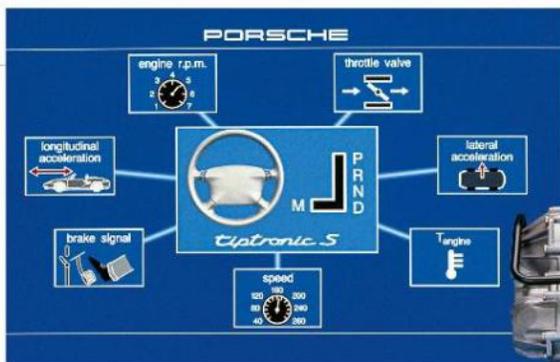
km/h	km/litro
70	16,3
90	14,3
100	13,3
120	11,4
130	10,6
150	9,0

LA TECNICA

POSTERIORE MA NON TROPPO

La "Boxster" ha rappresentato per la Porsche un cambiamento epocale: la piccola spider è infatti la prima vettura di Stoccarda prodotta in serie ad avere un motore a cilindri contrapposti raffreddato a liquido. Inoltre è in posizione centrale e non a sbalzo sul retrotreno come sulle "356" e "911". Ciò le garantisce un bilanciamento delle masse quasi perfetto. In alternativa al cambio a cinque marce manuale era offerto il "Tiptronic S", anch'esso a cinque rapporti, con comandi anche a palette dietro il volante. Il propulsore di 2,5 litri, sei cilindri contrapposti, è compatto e leggero. Vanta una potenza specifica di discreto livello per un aspirato: 60,5 kW/litro. La distribuzione è a 4 valvole per cilindro con fasatura variabile. Il comando è a catena per ridurre al minimo indispensabile la manutenzione, data la posizione quasi nascosta del motore (per gli interventi straordinari occorre estrarlo dalla vettura). La coppia è pressoché piatta tra i 1000 e i 6000 giri: i tecnici di Stoccarda hanno voluto privilegiare l'elasticità più che la punta massima di potenza. Le sospensioni sono delle "normali" McPherson. I cerchi in lega di serie sono da 16 pollici, a richiesta da 17" e anche da 18". Generoso l'impianto frenante: 4 dischi autoventilanti con 4 pistoncini.





CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
6 cilindri contrapposti
Alésaggio 85,5 mm - Corsa 72,0 mm
Cilindrata 2480 cm³
Rapporto di compressione 11:1
Potenza 204 CV DIN a 6000 giri/min
Coppia 25,2 kgm a 4500 giri/min
Distribuzione a 4 valvole per cilindro
Due assi a camme in testa per bancata (comando a catena), punterie idrauliche, fasatura variabile
Impianto di iniezione Bosch "M5.2", accensione elettronica integrata
Lubrificazione forzata a carter secco
Raffreddamento ad acqua
Catalizzatore a tre vie
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce (a richiesta automatico "Tiptronic S")
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Pneumatici anteriori 205/55 ZR 16
Pneumatici posteriori 225/50 ZR 16
Cerchi in lega ant. 6x16" - post. 7x16".

Corpo vettura Roadster 2 porte, 2 posti
Scocca portante in lamiera stampata
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali, barre stabilizzatrici
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni ant./post. a disco autoventilanti (ABS)
Capacità serbatoio carburante 57 litri.

Dimensioni e peso Passo 2415 mm
Carreggiata ant./post. 1465/1524 mm
Lunghezza 4315 mm - Larghezza 1780 mm
Altezza 1290 mm
Peso in ordine di marcia 1285 kg.

Prestazioni Velocità 240 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 6,9 secondi.
Consumo medio 8,9 l/100 km.

A gestione elettronica

Sopra. Il cambio automatico "Tiptronic S" è governato dall'elettronica che tiene sotto controllo una miriade di parametri: velocissimo nella cambiata, era un accessorio costoso (6,4 milioni) ma oggi accresce il valore della vettura anche del 10-15%.

Equilibrio perfetto

A sinistra. La distribuzione dei pesi è ideale (47% davanti, 53% dietro). Il peso limitato a 1285 kg assicura un comportamento assai brillante.
A destra. L'architettura del motore a 6 cilindri raffreddati a liquido è la stessa adottata dalla Porsche sulla serie "996" della "911".

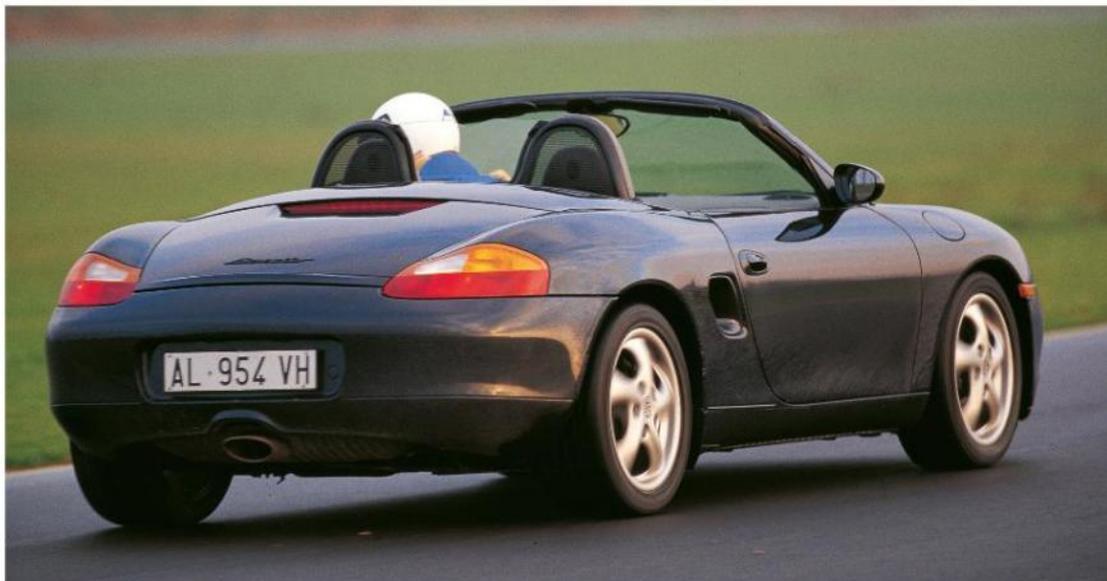


ACCESSORI NEL 1997 (Prezzi in lire)

Airbag laterali	2.552.000
Assetto sportivo	1.274.000
Cambio automatico "Tiptronic S"	6.438.000
Frangivento	769.000
Hardtop	3.700.000
Lavafari	512.000
Radio Porsche "CDR22"	1.646.000
Retrovisori regolabili elettr.	385.000
Sedili anteriori riscaldabili	898.000
Sistema antipattinamento	1.949.000
Vernice metallizzata	1.937.000

IRICAMBI OGGI (Prezzi in euro)

Pastiglie freni anteriori	300
Kit dischi anteriori	600
Ammortizzatori nuovi (4)	1000
Faro anteriore (completo)	970
Faro posteriore (completo)	600
Impianto di scarico	1200
Paraurti anteriore (grezzo)	1000
Paraurti posteriore (grezzo)	1000
Set candele	140
Filtro aria	135
Motore revisionato (completo)	11.800



Spoiler a scomparsa

Sopra. Superati i 120 km/h fuoriesce automaticamente un piccolo spoiler posteriore, che rientra quando si scende sotto gli 80 km/h. Una leva sul cruscotto permette di bloccare lo spoiler in posizione estesa.

Sopra a destra. Lo scarico è centrale come sulla "550 RS" degli anni 50.

neralmente sono stati riscontrati attorno ai 60.000-70.000 km. Esemplari con percorrenze maggiori dovrebbero essere al sicuro. Consigliamo in ogni caso una verifica della vettura presso un'officina specializzata e un'attenta lettura di tutte le fatture di manutenzione straordinaria disponibili.

Seppur sporadici, sono stati registrati anche casi di disallineamento dell'albero secondario che comanda le catene della distribuzione, perdite d'olio e malfunzionamenti del termostato. Questi difetti si possono risolvere acquistando i componenti (rivisti e maggiorati) realizzati dallo specialista americano LN Engineering, che all'occorrenza offre la vendita diretta online. Il cam-

bio è estremamente robusto anche se strapazzato. Solo a chilometraggi elevatissimi (diciamo superiori ai 250.000 km) la leva potrebbe iniziare a impuntarsi, ma niente paura: si tratta di normale usura e per la revisione sappiate che i componenti sono di origine Volkswagen-Audi. Ciò significa che si possono trovare presso i ricambisti di queste marche senza dover necessariamente passare per la rete Porsche, che ovviamente applica un sovrapprezzo sostanzioso.

Un altro difetto tipico affligge il meccanismo della capote che è semiautomatica, cioè con sgancio manuale e azionamento elettrico. Si risolve montando ingranaggi circolari al posto di quelli di serie

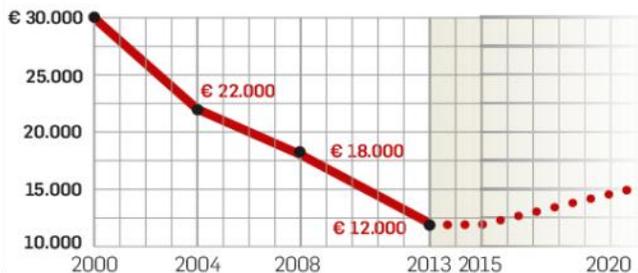
Va apprezzata la sua sincerità

Nella foto. Il comportamento su strada è sportivo ma sincero; l'antipattinamento era a richiesta ma quasi tutti gli esemplari venduti in Italia ne sono dotati. La linea elegante, levigata e sportiva è uno dei pregi maggiori della "Boxster".



TENDENZA ALLO STABILE

La "Boxster" è il primo modello della Casa di Stoccarda dai tempi della "911" ad aver incontrato un ampio consenso del pubblico, ma gli alti volumi di produzione ne hanno calmierato il prezzo negli ultimi anni. Oggi si può infatti acquistare con 10-12.000 euro e si prevede che le quotazioni rimangano stabili per i prossimi 2-3 anni. Si prevede invece una rivalutazione maggiore per le versioni "S", nettamente più potenti (oggi 14.000 euro).



NON HA IL CARISMA DELLA "911"? DATELE TEMPO

Fascino	***	Non è una "911" ma ha l'appeal e la cura costruttiva di una vera Porsche.
Prezzo	****	Più alto delle concorrenti ("SLK" e "Z3") ma offre un eccellente rapporto qualità-prestazioni.
Costo di gestione	***	Bastano un tagliando all'anno (abbastanza costoso) e poca benzina.
Uso quotidiano	*****	Perfetta in ogni occasione e docile anche in città: sopporta bene il traffico.
Affidabilità	****	Non teme percorrenze a sei cifre ma attenzione ai difetti dei primi esemplari (fino al '97).
Reperibilità ricambi	****	Si trova tutto presso la rete ufficiale ma i prezzi sono salati. Disponibili anche non originali.
Attività dei club	*****	La "Boxster", all'inizio snobbata, è oggi accolta con favore in qualsiasi raduno Porsche.
Tenuta di valore	****	Rimarrà sempre la "piccola" di Stoccarda ma la quotazione è destinata a salire.

a mezzaluna; qualsiasi centro autorizzato Porsche è in grado di intervenire con poca spesa. Per quanto concerne la carrozzeria, la resistenza alla ruggine e agli agenti atmosferici è proverbiale. Difetti alla scocca o alla verniciatura sono quindi indice di una cattiva riparazione: statene alla larga!

La "Boxster" condivide diverse parti con la sorella maggiore "911" versione "996" che esordì un anno dopo: la parte frontale è quasi identica, compresi i fari dalla forma che gli appassionati definiscono "a uovo fritto".

Le prime 30.000 "Boxster", cioè quelle prodotte dal 18 agosto 1996 ("giorno 1" della produzione in serie) a tutto il 1997, sono state assemblate a

Stoccarda sulle linee che un tempo servivano alla grossa "928". In seguito il grosso della produzione è stata trasferita nello stabilimento finlandese di Valmet che ha partorito anche tutta la successiva serie "987" della "Boxster". Motore e cambio, però, sono sempre stati "made in Stuttgart".

La "Boxster" nella versione d'esordio con motore di 2,5 litri è rimasta in produzione fino al 1999; nel 2000 la cilindrata è stata elevata a 2,7 litri (220 CV) e ha debuttato la più sportiva "Boxster S" con motore di 3,2 litri e 252 CV di potenza. Oggi le quotazioni di una "2.5" e di una "2.7" si equivalgono (12.000 euro), mentre per le "S" la valutazione è più alta di circa il 20% (circa 14.000 euro).

In 12 secondi tocchi il cielo

Sotto. La capote è motorizzata e si apre in 12 secondi: un record difficile da eguagliare. Lo sbloccaggio, per questioni di sicurezza, è manuale. Il frangivento (a pagamento) contribuisce a ridurre i vortici d'aria dietro la testa dei passeggeri.



LE CONCORRENTI

				
	Porsche Boxster 2.5	Alfa Romeo Spider V6 3.0 L	BMW Z3 2.8i Roadster	Mercedes SLK 230 Kompressor
Cilindrata cm ³	2480	2959	2793	2295
Potenza CV/kW	204/150	192/141	193/142	193/142
Velocità km/h	240	225	228	231
Prezzo nel 1997 lire	86.722.000	63.150.000	67.976.000	74.350.000
Quotazione attuale euro	12.000	3500	9000	6000

Cerchio "Cup"

Sopra. I cerchi in lega erano disponibili in tre misure: da 16, 17 o 18 pollici. Nella foto, quelli più diffusi: i "Cup" da 17 pollici. Numerosi, in generale, gli optional disponibili nel ricco listino accessori.

IN VIAGGIO CON LA "STORICA" Cadillac "30 HP" 1910

A 103 ANNI SCALA



IL GAVIA



NUMERI DA VERTIGINE

Partenza: Ponte di Legno, m 1257 s.l.m.
Arrivo: Passo di Gavia, m 2621 s.l.m.
Dislivello: 1363 m
Distanza: 17,4 km
Pendenza massima: 16%
Tornanti: 36
Tempo impiegato: 57 minuti



Oltre 1363 metri di dislivello: duri in salita, pura follia in discesa, se la macchina è centenaria. L'idea è di una coppia di amici di 150 anni con l'ardore e la lucida incoscienza di due ventenni

di Gaetano Rastelli, foto di Marco Zamponi

L'impresa ha un che di epico. Ma soprattutto di giosamente folle: salire sul Gavia, il passo più alto e impervio d'Europa (2684 metri e pendenze anche superiori al 16%), con una Cadillac "30 HP" del 1910. La bellezza di 17,4 chilometri di tornanti senza un attimo di respiro, con piazzole ricavate nella roccia ogni 500 metri, perché la strada strettissima non consente "incroci" tra chi sale e chi scende.

Anche per questo il ritrovo davanti all'Albergo Bleis di Ponte di Legno (quota 2567 m) è fissato alle 8 del mattino di un giorno di metà settembre, in modo da ridurre al minimo il rischio d'incontrare traffico. Fermarsi con una macchina del genere - è sicuro - significa non riuscire più a ripartire e, quel che è peggio, dover scendere a valle in retromarcia. Ragione per la quale a "supportare" l'avventura ci vuole un team affiatato e soprattutto attrezzato: sono con me un collaboratore di Quattroruote, al volante di una Cadillac "CTS AWD 3.6 SW Sport", costruita 102 anni dopo la

mia "30 HP", due operatori a bordo di una Mercedes e una Land Rover "Defender", con tanto di gancio di traino e verricello (non si sa mai!). Ma il conforto maggiore me lo assicura il mio coéquipier, l'amico di una vita, Marcello Minerbi, che di questa impresa, come di molte altre che ci hanno visto insieme, è in qualche modo il deus ex machina, avendola organizzata in ogni dettaglio.

La Cadillac è un curioso ibrido tra una carrozza e un trattore: motore di 4 litri a 4 cilindri da 30 CV, freni solo al retrotreno, sospensioni a balestra, sedili baquet. In mezzo a un paesaggio (per di più verticale) che lascia a bocca aperta, l'eroe meccanico venuto da un'altra epoca appare più nudo che mai. Ma è deciso a raggiungere la vetta: il 4 cilindri arranca impettito in prima, con una lentezza che fa trattene- ➤

Alpini e altri eroi

Sopra. Lo "strappo" è di 17,4 km, nella cornice paesaggistica che fu teatro di epiche battaglie tra gli alpini e gli austriaci, durante la guerra del 1915-18.

Pagina a fianco. Gaetano Rastelli non è nuovo a imprese di questo genere: ha affrontato in passato anche una "gita" a Capo Nord e ritorno con una Lancia "Lambda".



Veterani delle grandi imprese

Sopra. Rastelli, al volante, accanto al compagno di mille battaglie, Marcello Minerbi, a cui si deve la logistica dell'impresa.

Sotto. Il volante di ferro a quattro razze, con la ghiera e la manetta che comanda l'anticipo.

Lo strapiombo a un passo

Sopra, al centro. A metà salita c'è un tratto in cui i tornanti si avvitano come le spire di un serpente.

Sopra, a destra. L'uscita dalla galleria, costruita sull'onda emotiva dell'incidente mortale che nel 1954 coinvolse un Fiat "Leoncino" carico di alpini, precipitato a valle da uno dei punti più pericolosi.

A destra. I sedili anteriori a baquet, non propriamente morbidi.



Tutto funziona a meraviglia

Sopra. Il contamiglia (cassa in ottone) con tamburo rotante. A sinistra. Il selettore delle marce (sono tre, più la retro). In alto. Il divanetto posteriore ha la pelle ancora in buono stato.

Ruote di legno, gomme da ciclomotore, freni solo posteriori; basta questo a far tremare le gambe. Più che un'automobile "approssimativa" è un trabiccolo



Costava 1400 dollari

A sinistra. Salita (più a sinistra) e discesa: con la guida a destra, tipica delle vetture dell'epoca, cambia la "soggettiva" del guidatore. In montagna non è cosa da poco... La vettura, con carrozzeria aperta e parabrezza optional, nel 1910 costava la bellezza di 1400 dollari. La capote, in tela, può ben poco contro la pioggia.



re il fiato. La seconda servirà poco, la terza per nulla.

La preoccupazione della vigilia era che a ogni tornante si dovesse fare manovra, e invece no, la Cadillac sa il fatto suo, ostinata come un carro armato di legno e ottoni. Nel frattempo, il paesaggio cambia a vista d'occhio: a bordo strada gli alberi si diradano sempre di più e anche il nastro d'asfalto davanti a noi pare restringersi. Da un lato la montagna e le cascatelle d'acqua che precipitano a valle anche di 200-300 metri; dall'altra il vuoto, un senso di verticalità che prende alla gola. Dal sedile accanto, Marcello osserva le mie mani, intuisce uno "shimmy" allo sterzo che invece io non avverto.

Ma l'imprevisto è dietro la curva, in uno dei punti più panoramici dell'intero percorso, con una vista spettacolare sul ghiacciaio della Lobbia e sull'Ada-

mello: una Fiat "Punto" si materializza a qualche decina di metri da noi, frena e si blocca in mezzo alla strada. Il guidatore è letteralmente paralizzato da ciò che gli è apparso nel parabrezza. E anziché farsi da parte di fronte alla nostra baldanzosa avanzata, non accenna a muoversi. La Cadillac rallenta, si possono quasi contare i giri del motore. Precauzionalmente Marcello m'interroga: "Ma scalda a star ferma?". "No - lo rassicuro - ha una circolazione d'acqua così esuberante che non bolle. E io non devo arrostitire la frizione nel ripartire...".

In omaggio al galateo, che vuole sia l'auto che sale a non dover indietreggiare, la "Punto" decide finalmente di arretrare di qualche metro, facendosi il più possibile da parte. Prima, seconda, di nuovo prima, guarda caso in un punto in cui la pendenza è al 16 per ▶

Ma quant'è dura la salita!

Sopra. Così cantava Gianni Morandi nella canzone "Uno su mille". La Cadillac dichiarò per la "Thirty" una velocità di crociera di 72 km/h, praticamente impensabile per le strade della sua epoca. Sul Gavia non c'è stato praticamente modo d'innestare la terza.



In cima, per festeggiare, troviamo il tempo per un'inedita cerimonia: versare nel radiatore (appena tiepido) una generosa sorsata di Lambrusco. Alla salute della "Thirty"



CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, 4 cilindri in linea
Cilindrata 4186 cm³
Alésaggio 108 - Corsa 114,3 mm
Potenza 33 CV
Valvole laterali
Un carburatore Cadillac.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 3 marce + RM
Leva di comando esterna
Frizione a cono, in cuoio
Pneumatici 34x4 R25.

Corpo vettura Demi Tonneau 4 posti
Telaio a longheroni e traverse in acciaio
Sospensioni anteriori a balestre longitudinali semiellittiche, sospensioni posteriori a balestre longitudinali semiellittiche + balestra trasversale
Freni a tamburo sulle ruote posteriori
Serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni Passo 2794 mm
Carreggiata ant. e post. 1422 mm.

Prestazioni Velocità 96 km/h.

cento. È fatta, passiamo per un pelo. Poco dopo arriviamo all'ingresso della galleria costruita nel punto in cui, nel luglio del 1954, precipitò un "Leoncino" militare del Battaglione Bolzano con a bordo 18 alpini. Siamo in quota e presto anche i 2200 metri sono un ricordo, senza che la nostra "Thirty" accusi più di tanto la stanchezza: il motore è freddo, la carburazione ottima, nonostante l'altitudine.

Si profila l'ultima curva prima del passo, ma la pendenza induce a non esultare. Appostati sul tornante, i fotografi che ci hanno preceduto si sbracciano per fermarci, in modo da immortalare il nostro arrivo con lo sfondo del Lago Nero. Ma io non mi fido, è un punto tutt'altro che felice per distrarsi. Poi, ecco, la vista è mozzafiato: il Gruppo dell'Ortles, il Gran Zebrù, il ghiacciaio del Cevedale, dall'altra parte l'Adamello...

Toccherà presto mettersi tutto alle spalle e cominciare la discesa, preoccupati stavolta di non aver la precedenza in caso di "incroci". S'innesta la prima, si chiude il rubinetto della benzina, si spegne il motore e si prende in mano la leva del cambio per paura che si disinnesti la marcia. Guai anche solo a toccare la frizione. Il più è fatto, incrociamo le dita. Ma questa è un'altra storia. 

Discesa in punta di freno

Sopra. Confronto all'andatura della salita, la discesa è quasi a rotta di collo, con il motore spento e la mano sulla leva del cambio, pronta a intervenire. Rastelli maneggia abilmente sterzo e freni. Guai a toccare la frizione.

Curva a manetta

A destra. La salita tocca il suo culmine a quota 3678 metri, davanti al monumento di San Matteo, dedicato agli alpini che qui, nel 1918, combatterono la più alta battaglia della storia.

Sotto. Con l'effetto sfocatura il fotografo si prende un po' gioco della velocità in curva. Un cercatore di funghi a piedi potrebbe agevolmente lasciarsi la "Thirty" alle spalle.









COMME FACETTE *Mamma*

Sempre nella stessa famiglia, anni fa era stata rimaneggiata. Il figlio della prima proprietaria l'ha riportata oggi nelle condizioni originarie dopo un restauro lungo e costoso. Tre cavalli in più che si fanno sentire

di **Silvio Campione**, foto di **Francesco Ruggieri**



Scatta con disinvoltura ai semafori, attraversa le strette strade di Napoli con insospettabile agilità. La "500 TV" ("Turismo Veloce") preparata dalla Gianni sembra fatta apposta per il capoluogo partenopeo, dove si trova perfettamente a suo agio tra vicoli, viali e piazze, orgogliosa del suo blasone, che la poneva fra le prime della classe nella sua categoria.

Salvo una breve parentesi torinese, la Gianni del nostro servizio non ha mai abbandonato il Golfo di Napoli e, dettaglio importante, non ha mai abbandonato la sua famiglia d'origine. Racconta Francesco Uliano, che oggi custodisce la vettura: "Mia madre Maria Acerra acquistò la '500 TV' nel 1966 prima di sposarsi. Era un periodo particolarmente fortunato per la Fiat e per la '500': le richieste erano così tante che i tempi di consegna erano diventati lunghissimi. Mia madre non poteva aspettare perché, come ufficiale giudiziario, aveva urgenza di un'automobile per svolgere il suo lavoro". E dunque che fece? Prosegue Francesco: "Un giorno entrò in un autosalone di Ottaviano per ordinare una normale '500 F'. Il venditore, capita l'urgenza di mia madre, le

propose questa Gianni '500 TV' beige che aveva nel salone, pronta consegna. Prezzo di listino 578.000 lire, messa in strada esclusa: 103.000 lire più della '500 F' di serie".

Il venditore non ebbe nemmeno bisogno di decantare le prestazioni della "500 TV": la signora Maria dovette accettare l'offerta per poter svolgere la sua professione attraverso le difficili stra- ➤

Campionessa di agilità

A sinistra. Nei vicoli stretti di Napoli la "500 TV" è agile come una Smart.

A destra. Francesco Uliano, figlio della prima proprietaria, Maria Acerra, ha il merito di aver restaurato la vettura e di conservarla.

In alto. Maria Acerra con la sua Gianni: percorreva in lungo e largo, per lavoro, le strade della Campania.



Ufficialmente la potenza aumentava di 3 CV:
all'atto pratico si facevano
sentire più per il rumore che per le prestazioni



Era sempre economica
Nella foto, il consumo è circa lo stesso della "500" di serie.
Sotto. Si noti la scritta "500 TV" applicata sul cruscotto.



de della Campania, allora come oggi. Se la "500" era nata con una vocazione cittadina, figurarsi in versione Gianni. Con piccole modifiche al motore, e senza aumentare la cilindrata, il noto preparatore romano riusciva a dare alla "500 F" quella verve in più preziosissima per divincolarsi nel traffico sempre più convulso delle grandi città.

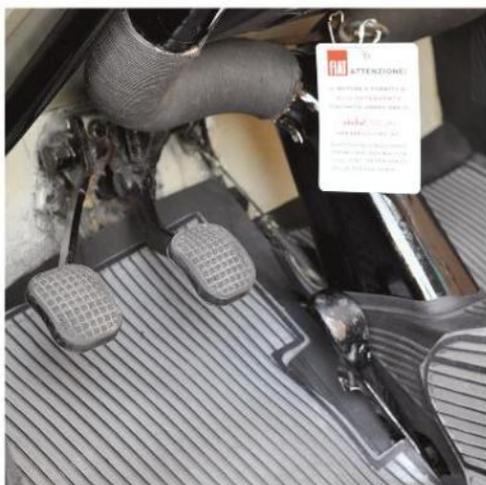
Con una potenza massima di 25 CV SAE a 5200 giri (3 più della "500 F") garantiva, secondo la Gianni, una velocità massima di 108 chilometri all'ora (95 la "500 F"). Gli interventi del preparatore capitolino erano, in questa versione, assai limitati: il rapporto di compressione passava da 7,1:1 a 8:1; l'albero motore era più resistente grazie a uno speciale trattamento al cromo; veniva montato un nuovo asse a camme con fasatura più spinta e alzata delle valvole maggiorata; tocco finale un carburatore Weber "26 IMB 4".

Il preparatore ci mette la firma

Segni evidenti: il marchietto sul muso, qualche cenno di rosso sulle borchie specifiche delle ruote, il terminale di scarico sdoppiato, la coppa dell'olio alettata che sporgeva sotto il paraurti posteriore e la "firma" di Gianni sul cofano motore e sulla plancia: pochi elementi che all'e- ➤

UN NOME GIÀ NOTO NEGLI ANNI VENTI

È il 1963 quando Domenico Giannini fonda a Roma la Giannini Automobili SpA. Ma il nome Giannini è noto in ambito sportivo sin dagli anni Venti, quando Domenico e il fratello Attilio gestiscono un'autofficina della Itala. Negli anni Trenta e Quaranta essi si fanno notare per le brillanti prestazioni in gara delle loro "Topolino". Risale ad allora il primo motore interamente Giannini: un quattro cilindri in linea di 750 cm³ a doppio asse a camme in testa con 60 CV a 7200 giri/min. Basamento, testa, campana frizione e scatola cambio sono in alluminio. Nel 1951 il "750" viene montato su un telaio Taraschi: nasce così la vettura Sport Giaur. Col marchio Giannini escono brillanti sportive, come la berlinetta "Sanremo 750" e la spider "May Britt" in vetroresina. Nel 1963 i due fratelli si separano e Domenico fonda la Giannini Automobili, con un suo marchio di fabbrica e una piccola produzione. Dopo le Fiat "600", "1300" e "1500", Domenico lancia la "500 Montecarlo", una Fiat "500" notevolmente potenziata, che a partire dal 1966 ottiene molti successi di categoria. Stesso copione per le altre derivate Fiat "500" con motori da 594 e 648 cm³. Nel frattempo Giannini realizza un quattro cilindri bialbero da un litro, che monta sulla Lotus "23" di Toppetti (1963-64); invece per la "500" costruisce un quattro cilindri contrapposti raffreddato ad aria. Arrivano poi due motori V8 da competizione di 1 e 1,6 litri, un camioncino derivato dalla Fiat "500 Giardiniera" e una vettura elettrica su carrozzeria "500". Nel 1966, '67 e '68 le Giannini "500" di Zanetti e Guzzi si aggiudicano il Trofeo e il Campionato Italiano Velocità classe 500 Turismo; nel 1968 conquistano il Campionato Italiano Velocità femminile con Liliana De Menna. La gamma delle preparazioni Giannini si estende ad altri modelli Fiat: "124", "128", "127" e "126". Nel 1967 muore Domenico. L'azienda, in crisi, passa a Volfango Polverelli che ne risolve le sorti e nel 1973 ne diventa proprietario. Una nuova crisi del settore, nel 1985, costringe però il management ad abbandonare l'elaborazione e a dedicarsi alla personalizzazione delle carrozzerie.



Legata a un granello di sabbia
Sopra. Il colore sabbia era uno dei più richiesti negli anni Sessanta. A sinistra. Il cartellino con le indicazioni per la corretta lubrificazione del motore durante il rodaggio. La "500 TV", in buono stato, vale circa 9000 euro.

Ha vinto una coppa (dell'olio)
Sotto. Sporgono da sotto il paraurti lo scarico sdoppiato e la coppa dell'olio alettata, elementi caratteristici della "500" Giannini e delle sue imitazioni.

Giannini di qua, Giannini di là
Sotto. La strumentazione è simile a quella della "500 F" di serie, semplice ed essenziale, ma la velocità indicata a fondo scala è 130 invece che 120; inoltre, sul quadrante, è riportato il nome Giannini. Anche sul pulsante del clacson è ben visibile, benché sbiadito, il marchio di Giannini.



“A mia madre serviva l'auto e questa era in pronta consegna. I tempi di attesa della '500' di serie, infatti, erano lunghi: era scoppiato il boom della seconda macchina”

*Giannini
500TV*



Guarda come dondolo

Sopra. La "500" è sempre stata apprezzata per la sua buona tenuta di strada, anche se la coda tende a "dondolare" nelle curve più strette.

Sul fondo un po' sconnesso, le sospensioni indipendenti assicurano comunque una buona aderenza.

In alto a destra. Nella foto d'epoca, i figli della signora Maria: Francesco, attuale proprietario, e Pina.

Pagina di fronte. Il sole di Napoli, ancora basso alle ore 6 del mattino, illumina la coppa dell'olio Giannini.

poca rappresentavano tuttavia un invidiato segno di distinzione e che attiravano l'attenzione dei tanti appassionati che, ieri più di oggi, gravitavano intorno al mondo dei motori. La Gianni - così veniva normalmente chiamato questo modello, col solo "cognome" - si faceva notare anche per la sua "voce" sportiva, dovuta alla scarico speciale e al motore preparato: tonalità decisamente eccessive rispetto alle reali prestazioni. Tanto rumore per nulla, è il caso di dire.

Lo sterzo restava quello della "500 F" di serie: piuttosto leggero e diretto, ma poco preciso. Lo stesso i freni a tamburo, tutto sommato adeguati alle prestazioni, migliorate ma pur sempre modeste, della vettura. A Napoli la "500 TV" non passa certo inosservata: i più anziani e attenti capiscono subito dallo scoppietto del motore che quella non è una "500" qualsiasi.

Per vent'anni la nostra "500 TV" ha partecipato alle vicende della famiglia di Maria: il suo viaggio di nozze nel 1969, il trasferimento a Torino nello stesso anno per motivi di lavoro, le corse in ospedale per la nascita dei figli Pina e Francesco, il rientro a Napoli nel 1973, il trasloco in fretta e furia dopo il terremoto del 1980. Precisa il figlio: "L'abbiamo usata regolarmente fino al 1993, quando ha smesso di funzionare e l'abbiamo parcheggiata in un angolo nel giardino di casa, come

voleva mia madre, che non si rassegnava all'idea di separarsene". Nel 1997 la famiglia di Maria ha deciso di rimettere in servizio la macchina. L'operazione, affidata ad artigiani poco competenti, si è presentata subito lunga e faticosa. La carrozzeria è stata ultimata 18 mesi più tardi, con una spesa di ben 5 milioni di lire. Per il motore c'è voluto ancora di più, ma anche in questo caso i risultati non sono stati soddisfacenti.

Verso la Targa Oro

Nel 2005, dopo la scomparsa della signora Maria, la piccola Gianni è passata al figlio Francesco, che ha deciso di sottoporla a un nuovo restauro, stavolta rigoroso e meticoloso, di cui intendeva seguire personalmente tutte le fasi.

Per il lavoro di carrozzeria Francesco è stato indirizzato verso Giuseppe Malafronte di Scafati, mentre per il motore si è affidato a Gaetano Garofalo di Terzigno, di cui la famiglia di Francesco aveva già sperimentato la competenza quando nel 1973 si era dovuto rifare il motore per la prima volta dopo i quattro anni di permanenza a Torino.

La revisione completa del motore con pezzi originali Gianni è venuta a costare 2000 euro. E il suo sacrificio è stato premiato: nel 2011 la "500 TV" ha ricevuto l'ambita Targa Oro dell'Asi e oggi ha tutta l'attenzione di Ruoteclassiche. **R**





IMPRESSIONI Ford "Escort RS 2000" 1978

Rallista oggi come ieri
Roberto Motta, 57 anni, ex rallyman non professionista, gestisce una società di noleggio di auto storiche da competizione, riuscendo così a far coincidere passione e professione. Ogni tanto egli scende in gara con la sua "Escort RS 2000", tagliandosi parecchie soddisfazioni.



IL GIALLO *di Colonia*

Un appassionato di rally l'ha acquistata in Germania, dove questo colore non faceva scandalo, per utilizzarla nei rally storici. È una rara versione stradale, dotata però del kit Gruppo 1 originale della Casa, che eleva la potenza da 110 a 130 cavalli

di Marco Di Pietro, foto di Simone Romeo



M

itici quegli anni Settanta, quando una prova valida per il campionato italiano Rally era capace di attirare più spettatori di un G.P. di Formula 1.

Un cruscotto come tanti

In basso. L'interno della "Escort RS" è pressoché inalterato rispetto alle versioni più popolari. Soltanto la strumentazione è decisamente più completa. Il volante non è originale: il proprietario l'ha fatto montare per avere una presa migliore in gara.

Qui sotto. Ecco com'era, in una foto dell'epoca, il volante di serie.



Erano gli anni di Walter Röhrl e Ari Vatanen, Hannu Mikkola e Björn Waldegård, dei nostri Munari, Fassina, Pregliasco, Presotto... Era il magico periodo della Lancia "Stratos" e delle Fiat "131 Abarth" Gruppo 4, Porsche "911" Gruppo 3, Opel "Kadett GT/E" e Ford "Escort RS" Gruppo 2... Ma nel Gruppo 1 (Turismo di serie, con produzione di almeno 5000 esemplari e preparazione ridotta), la lotta era tutta tra la Ford "Escort" e la Opel "Kadett", sorelle minori, perché più vicine alla serie, delle "Escort" e "Kadett" Gruppo 2.

Delle 5000 "Escort RS 2000" costruite a Colonia per l'omologazione nel Gruppo 1, quasi tutte furono destinate alle gare. Una delle poche che mantenne la configurazione di fabbrica, costruita nel 1978, l'abbiamo rintracciata a Neb-



biuno, provincia di Novara: è assolutamente di serie ma equipaggiata con un raro kit originale Ford per la preparazione di Gruppo 1. La macchina appartiene a Roberto Motta, 57 anni, un'accesa passione per i rally. Da bambino, spesso i genitori lo affidavano al nonno, che possedeva un'azienda di autonoleggio: Roberto non arrivava ancora ai pedali quando si sedeva al volante delle auto, impugnava il volante e sfidava i grandi campioni in gare immaginarie. Negli anni Settanta a quelle gare partecipò davvero, e con discreti risultati. Oggi la sua passione è diventata un lavoro: egli è infatti amministratore di una società, la Talia Classic, che noleggia vetture storiche da competizione, soprattutto da rally.

Roberto è un profondo conoscitore sia della "Escort RS 2000", sia della Opel "Kadett GT/E", di cui possiede alcuni esemplari. È quindi in grado di raccontarci pregi e difetti di entrambe. La sua "Escort RS" fu immatricolata in Svizzera in livrea gialla nel 1978 e poi trasferita in Germania, dove Roberto l'ha



SCRISSE QUATTORRUOTE: "SI DEVE FARE ATTENZIONE, PERCHÈ SI METTE SEMPRE DI TRAVERSO. DEL RESTO, È UN MACCHINA PENSATA PER CORRERE"

comprata nel 2009, ancora in condizioni originali, a cominciare dalla vernice, comune in Paesi come Svizzera e Germania, inconsueta da noi dove quasi tutti i piloti sceglievano il bianco per mettere in evidenza le "decals" degli sponsor, o al massimo il rosso. Invece il giallo, abbinato al cofano nero, era esclusivo della "Kadett GT/E".

Il kit di preparazione Gruppo 1, originale dell'epoca, di cui la nostra "Escort RS 2000" è dotata, veniva venduto direttamente dalla rete Ford. Comprende tra l'altro un collettore d'aspirazione con due carburatori Weber da 44, un albero a camme dal profilo più spinto e una scatola filtro speciale. Si ricavano così, dall'onesto monoalbero della serie "Pinto" (da non confondere con il più prestante Ford Cosworth delle precedenti "Escort" prima serie), una ventina di cavalli in più (130 invece di 110) e la possibilità di ben figurare in gara. Completa la dotazione della "Escort" di Motta il leveraggio del cambio ravvicinato (omologato all'epoca) e una coppia di sedili Re-



Un pezzo d'epoca: il ponte rigido

Sopra. Il retrotreno è a ponte rigido, come su tutte le "Escort" dell'epoca. A sinistra. Gli indicatori carburante, temperatura acqua e pressione olio sono al centro del cruscotto, fra il tachimetro e il contagiri. Più a sinistra. Sotto il cruscotto, poco visibile, c'è il tripmaster.



Comodi solo davanti

A sinistra. Dietro la "Escort RS" di Roberto conserva la panchetta di serie, ma privata dell'imbottitura. Più a sinistra. I sedili anteriori avvolgenti sono dei Recaro aftermarket.



Il nero si addice ai rally

A sinistra. Le finiture non sono lussuose, ma nemmeno spartane. I rivestimenti sono in finta pelle e tessuto di colore nero, per evitare abbagliamenti in corsa. Si noti, in basso sul pannello porta, la cassa acustica: è d'epoca.



caro aftermarket. Su una vettura che pesa ufficialmente 925 kg (in realtà qualcosa di meno, grazie alla sapiente "limatura" del superfluo), 130 CV bastano a trasmettere al pilota sensazioni inebrianti. Ma all'epoca, ci spiega Roberto, lo specialista Repetto riusciva a cavare dalle "Escort RS 2000" Gruppo 1 anche 140 CV.

Roberto, una domanda: in gara guidi più volentieri la "Escort RS 2000" o la "Kadett GT/E"? Risposta immediata: "Non c'è confronto, è più divertente la prima. Con due carburatori Weber, la 'Escort' reagisce al pedale del gas in modo brutale. L'altra, alimentata con un impianto Bosch, risulta più 'educata', fatto apprezzabile nella guida turistica, ma non nei rally, dove la guida 'sporca', con 'pendoli' spettacolari, è redditizia. La 'Escort', che ha una spiccata attitudine

alle scodate, ti viene naturale guidarla così, in modo 'sporco', sempre di traverso, ben coadiuvati dall'assetto Bilstein. Un altro vantaggio della 'Escort RS 2000' è il basso costo di gestione. All'epoca, io e i miei amici piloti non professionisti scendevamo in gara spendendo praticamente solo per la benzina, l'olio e un set di quattro pastiglie freni nuove".

Quattro? Perché solo quattro? "Semplice, perché la 'RS' ha i freni a disco solo anteriori, che nel mio esemplare sono ventilati grazie a una modifica originale che utilizza una pinza più larga. Dietro ci sono i vecchi tamburi, cosa rara in una macchina sportiva di fine anni Settanta, eppure questo impianto misto bastava e avanzava anche in gara: l'importante era, ed è, sostituire l'olio freni di serie con olio ad alta temperatura d'ebollizione". Difetti? "Lo

Cifre scolpite nell'acciaio

Sopra. Il duomo degli ammortizzatori anteriori riporta il numero di telaio.

In alto. I cerchi a quattro razze sono gli stessi di tutta la produzione sportiva Ford dell'epoca. Sulla "Escort RS 2000" ospitano pneumatici 175/70-13.

In alto a destra. La vista di "tre quarti" posteriore mette in evidenza i badge sui parafranghi anteriori e sulla traversa posteriore e lo spoiler in gomma sul cofano del bagagliaio.

Quattro fari meglio di due

A lato. Il muso è diverso da quello delle "Escort" più popolari: la "RS" si riconosce infatti per i quattro fari tondi e la mascherina, sporgente, verniciata nero opaco. L'intera parte anteriore, realizzata in materiale plastico, termina in basso con uno spoiler.



L'ASSETTO CORSAIOLO SI AVVALE DI UN AUTOBLOCCANTE TARATO AL 46%



sterzo pesantissimo" ammette Roberto, "nonostante una gommatura di serie 175/70 da 13 pollici che oggi fa sorridere. Ma è duro soltanto in manovra, perché in marcia uno sterzo un po' maschio è quel che ci vuole per 'sentire' la strada".

Il motore e la trasmissione sopportano l'uso agonistico? "Il motore è indistruttibile. Appena portata la macchina in Italia, ho aperto il motore per verificare l'usura e, in particolare, se l'albero a camme era quello del kit di Gruppo 1. Era tutto a posto; non abbiamo dovuto fare altro che richiuderlo".

Quanto vale un'auto così? "Difficile dirlo. Un esemplare di serie direi sugli 8500 euro; con il kit di Gruppo 1 almeno 10.000-11.000 euro. Ma chi trovi disposto a dar via un'auto così rara per quei soldi? Non ci compri nemmeno una 'Panda' nuova".

Lo spazio non cambia

Sopra. A parte i rivestimenti semplificati, il baule ha la capienza di quello delle versioni minori. Anche il serbatoio del carburante, alloggiato nel parafango destro, è come sulle altre "Escort".

Il kit rally fa la differenza

Sotto a destra. La grossa scatola del filtro con il logo "RS" cela il kit di preparazione di Gruppo 1, che include, fra l'altro, un nuovo collettore d'aspirazione e due carburatori Weber da 44 mm. La potenza massima passa così da 110 a 130 CV.

CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 90,8 mm - Corsa 76,9 mm
 Cilindrata 1993 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 130 CV DIN a 6000 giri/min
 Coppia 17 kgm a 4500 giri/min
 Distribuzione monoalbero a camme in testa (cinghia), 2 valvole a V per cilindro
 Alimentazione con 2 carburatori Weber 44 mm
 Lubrificazione a carter umido (4 litri)
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco, comando idraulico
 Pneumatici 175/70 HR 13
 Cerchi in lega leggera a quattro razze.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 4 posti
 Carrozzeria portante, telaio ausiliario anteriore
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra antirollio
 Sospensioni post. a ponte rigido, balestre longitudinali e puntori supplementari
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco (autoventilanti) anteriori, posteriori a tamburo
 Scatola guida a cremagliera
 Capacità serbatoio carburante 42 litri.

Dimensioni e peso Passo 2405 mm
 Carreggiate ant./post. 1320 mm
 Lunghezza 4150 mm - larghezza 1585 mm
 Altezza 1410 mm
 Peso a vuoto 925 kg.

Prestazioni Velocità 180 km/h
 (con la preparazione Gr. 1: 200 km/h).



Quotazione con kit Gruppo 1 (euro) 11.000

In Italia le "Escort RS 2000" in condizioni originali si contano sul palmo di una mano. Chi volesse acquistarne una deve probabilmente cercarla in Germania, dove è quotata assai di più, quasi 20.000 euro. Se la vettura è dotata del kit originale di Gruppo 1, molto raro, la quotazione sale a 24.000 euro.

Esemplari Oltre 5000

Anni di produzione 1977-1980

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Marzo

2-3 COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato italiano Csaì, organizzata dall'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

9 VECCHI LAMPEGGIANTI BLU (RM)

Evento tematico Asi organizzato dal 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 ed il 1952 da piazza Edison a Firenze a piazza Mino a Fiesole. Scuderia Automobilitica Clemente Biondetti, www.scuderiabiondetti.it

9-10 SCAPOTTATA D'INVERNO (NA)

Raduno con mostra-mercato di 150 vetture d'epoca a Sant'Agnello, alle porte di Sorrento. Tel. 0818087238 o 3339925141.

10 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata dalla Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

10 TROFEO STRADE SCALIGERE (VR)

Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Historic Cars Club. www.hccverona.it

10 RADUNO DI PRIMAVERA (BN)

Gita sociale Asi organizzata dall'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

10 MEMORIAL CARLO CATALDI (RM)

Evento turistico culturale a sud di Roma, con partenza da Frascati, organizzato da Tusculum Auto Storiche. www.tasclub.it

15-17 VALLI E NEBBIE (FE)

Evento turistico culturale Asi tra i più celebrati, organizzato dal Club Officina Ferrarese Del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183, www.officinaferrarese.it

16 SECCHIA RAPITA (BO-MO)

Gara di regolarità classica a squadre: i guelfi organizzati dal Club Bologna Autostoriche contro i ghibellini aggregati da Modena Historica. www.bolognautostoriche.it

16-17 TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI (RM)

Manifestazione turistica Asi con prove organizzata 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 DELLA NASCITA DELL'AUTODELTA

Alfa Club Milano e Alfissima



festeggeranno l'anniversario visitando due luoghi culto come Settimo Milanese e Balocco. www.arocalfissima.com

17 PASSEGGIATA DI PRIMAVERA (LC)

Raduno con caccia al tesoro, organizzato dal Veteran Car Club di Como, concomitante con la mostra-scambio di Osnago. www.comitatoparaplegia.com

17 PRIMO GIRO SU STRADA (AV)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Scuderia Green Racing. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

17 KAIFER TAG (BZ)

Raduno Asi per VW organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancar.teambz.org

17 GITA APERTURA MUSEO FERRARI DI MARANELLO (MO)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Oroboico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

17 SPIDER NEL DUCATO (PC)

Raduno aperto alle spider di ogni età a Grazzano Visconti. Tel. 335 7501530.

22-23 LESSINIA SPORT (VR)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Valpantena. www.rallyclubvalpantena.it

23 COPPA DEI 5 COMUNI REVIVAL VALLECHIARA (LI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiadonchisciotte.it

23-24 COPPA DEI CASTELLI PAVESI

Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì organizzata dalla Scuderia Black Eagles. www.scuderiablackeagles.com

23-24 CAROVANA DI PRIMAVERA (FC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

23-24 TROFEO DI PRIMAVERA (TN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dalla Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

23-24 CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME (MO)

A Salvarola Terme, Maranello, Sassuolo e Modena sfileranno modelli d'alta gamma di tutti i marchi, prodotti fino al 1975. www.hoteltermesalvarola.it

24 TROFEO CARLO FABRI (RI)

Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 201449, www.carstoriche.it

24 MEMORIAL EUGENIO CASTELLOTTI (LO)

Manifestazione turistica Asi senza prove organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castellotti. www.clubeugeniocastellotti.com

24 GRAN TOUR DELLE ZOLFARE (AG)

Gita sociale Asi organizzata dall'Auto Moto d'Epoca Città dei Templi. Tel. 0922 29833, email: vittmess@tin.it

24 TOUR DEL CIOCCOLATO (BG)

Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

24 '80 '70 '80 VOGLIA DI RENAULT (MO)

Raduno con mercatino, aperto a tutte le Renault fino al 1989, organizzato dal Registro Storico Renault 4 all'Autodromo di Modena. www.renault4.it

30 COPPA DELLE DAME (CA)

Gita sociale Asi organizzata dal Circolo Sardo Automoto Epoca. Tel. 070 288638, www.automotodepocasq.it

Aprile

4-6 COPPA DEI FIORI (IM)

Celebre gara di regolarità classica Csaì, organizzata dalla Sanremorally. www.sanremorally.it



6-7 RALLY DELL'AMICIZIA (BO)

Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112, www.bolognautostoriche.it

7 L'ULTIMA VITTORIA DI TAZIO NUVOLARI (PA)

Evento rievocativo Asi con prove a cronometro organizzato dal Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090, www.girodisicilia.it

7 AUTO STORICHE E BELLEZZE ARCHEOLOGICHE (SA)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

7 RADUNO DELLE 500 (SA)

Gita sociale Asi nel Cilento, organizzata dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.auto revivalclub.it

7 RADUNO IN PRIMAV. (NA)

Gita sociale Asi tra Bacoli e Napoli, organizzata dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

11-14 LE TOURING SUPERLEGGERA IN FRIULI VENEZIA GIULIA

"Dalle Città Romane alle Frecece Tricolori" è il titolo del raduno itinerante, riservato alle vetture carrozzate Touring, con ritrovo a Cormons (UD). www.registrotouringsuperleggera.com

12-13 FRANCIACORTA HISTORIC (BS)

Gara di regolarità classica Csaì con partenza e arrivo a Castrezzato. www.franciacortahistoric.it

12-14 GOLFO DEI POETI 5 TERRE (SP)

Raduno Asi organizzato dal Topolino Autoclub Italia. Tel. 339 7117114, www.topolinoautoclubitalia.it

13-14 RIEVOCAZIONE STORICA MONTE ERICE (TP)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

14 COLLI GORIZIANI HISTORIC (GO)

Manifestazione di regolarità promozionale Asi organizzata dal Club Gorizia Auto Moto Storiche. www.colligorizianihistoric.it

14 BELLEZZE E MOTORI (CO)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395, www.veterancarclubcomo.it

14 VALLE DELL'ALCANTARA (ME)

Evento turistico Asi senza prove organizzato a Taormina dall'Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

14 RADUNO DI PRIMAVERA TRA I CASTELLI DI QUARA E DI LA DELL'OGGIO (BS)

Gita sociale Asi organizzata dal Musical Watch Veteran Car Club. Tel. 030 3367781, www.mwvcc.it

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Marzo

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

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

16-17 MOSTRA-SCAMBIO A VITERBO
Per auto, moto, bici e trattori d'epoca. Tel. 366 1015821.

17 MOSTRA-SCAMBIO A OSNAGO (LC)
Mostra-scambio e raduno "Passeggiata di Primavera", organizzati a sostegno dell'Associazione Amici della Paraplegia. www.comitatoparaplegia.com

23-24 MOSTRA-SCAMBIO BERGAMO
Mostra-mercato per auto, moto d'epoca e custom, presso Aereoclub Bergamo. expobergamo@gmail.com

23-24 IL MEGLIO DI MILLENNIUM (RM)
La più nota mostra-scambio del Centro Sud celebra la sua 25ª edizione ritornando nella storica sede dell'ippodromo Capannelle, sulla via Appia. www.millenniummotori.it

23-24 MOSTRA-SCAMBIO A ROVIGO
Mostra-scambio di auto e accessori d'epoca presso il Centro Espositivo Cen. Ser., Rovigo Fiere, organizzata dal Club Auto Moto Storiche Rovigo. Tel. 0425 25864, www.camsrovigo.it

Aprile

6-7 MOSTRA-SCAMBIO REGGIO EMILIA
Rassegna organizzata dal Club Auto Moto Epoca Reggiano (Asi). Tel. 333 4388400, www.camerclub.it

6-7 MOSTRA-SCAMBIO AUTO E MOTO D'EPOCA A CREMONA
Mostra-scambio negli spazi di Cremona Fiere - Cà de' Somenzi. Tel. 334 2428600, www.motoclubtorrazzo.it

7 MAGIONE MOTORS VINTAGE (PG)
All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per vetture d'epoca e non prodotte da Fiat, Lancia, Autobianchi, Abarth e derivate. www.autodromomagione.com

10-14 TECHNO-CLASSICA ESSEN (D)
La rassegna storica più importante di Germania e ai massimi livelli europei. Presenti in forma ufficiale le Case, i preparatori, i club e i musei di tutta Europa. Da non perdere. www.siha.de

13-14 FUORISERIE - SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA A ROMA
Alla Fiera di Roma, un appuntamento per gli appassionati della capitale e del Centro Italia. www.fierafuoriserie.it

14 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.

14 MAGIONE MOTORS VINTAGE (PG)
All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per motoscooter d'epoca e non: Vespa, Lambretta e altre. www.autodromomagione.com

21 BORSA-SCAMBIO MODELLISMO E AUTO MOTO D'EPOCA (VB)
Modellismo e ricambi per auto e moto d'epoca presso il Collegio S. Maria a Verbania-Pallanza; organizzazione dell'Associazione Lupa Models. www.lupamodels.it

27-28 MOSTRA CITTÀ DI FIRENZE
Mostra per auto, moto e ricambi d'epoca organizzata allo Stadio A. Franchi di Firenze dall'Associazione Motociclistica Fiorentina. Tel. 055 9334475.

CALENDARI ASTE

Marzo

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

12 Spring Classics
Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Vincent Square Westminster, Londra (GB) www.coys.co.uk

Aprile

13 Classic California
Los Angeles, California (USA) www.bonhams.com



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

2-3 MOSTRA-SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)
A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per

auto e moto d'epoca. www.automotoeepoca.eu

7-10 RETRO CLASSICS STUTTGART (D)
Promossa come "l'intero mondo delle auto classiche", è uno dei più noti eventi tedeschi, 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)
Mostra-scambio di auto, moto, cicli e ricambi d'epoca organizzata dalla Pro loco di Lonigo. www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio

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

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 e accessori d'epoca presso il Padiglione fieristico di Agira. www.clubmotoridepocagira.it



GARECLASSICHE

Marzo

8-9 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)
Rally storico organizzato da Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

9 RALLY STORICO RIVIERA RALLY (SV)
Organizzato a Spornò dalla Scuderia Riviera. www.scuderiariviera.it

23-24 BOLOGNA - SAN LUCA
Cronoscalata organizzata da Scuderia Bologna Squadra Corse. www.bolognasanluca.it

Aprile

4-7 SANREMO RALLY STORICO (IM)
Valido per il Campionato italiano Csaì, organizzato da Sanremorally. www.sanremorally.it

5-7 LAGO-MONTEFASCONI (VT)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Viterbo - Est! Est! Est! 500, www.viterbo.aci.it

6-7 PERONI RACE WEEKEND 1 VALLELUNGA (RM)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

6-7 IMOLA CLASSIC (BO)
Velocità in pista per auto storiche all'Autodromo di Imola. www.autodromoimola.it



6-7 CHALLENGE FORMULE STORICHE 2013 - IMOLA (BO)

Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

19-21 MEMORIAL CONRERO (TO)
Rally storico organizzato da Auto Sport Promotion. www.memorialconrero.it

20-21 CAMUCIA-CORTONA (AR)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Circolo Autostoriche Paolo Piantini. Tel. 0575 66505, <http://www.gareclassiche.it/camucia.htm>

26-27 RALLY STORICO CAMPAGNOLO (VI)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato dal Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

27-28 PERONI RACE WEEKEND 2 ADRIA (RO)
campionatoitaliano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

27-28 ALFA REVIVAL CUP ADRIA (RO)
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. www.gpsclassic.it

Maggio

10-11 RALLY STORICO COPPA CITTÀ DI BRESCIA
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Oldtimer Heritage Club. www.ohcbrescia.it

10-11 SCARPERIA-GIOGO (FI)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Aci Promuove Firenze. www.scarperiajiogio.it

La prima importante vendita all'incanto del 2013 si è svolta il 18 gennaio, Oltreoceano: tra i lotti, di assoluto pregio, ne abbiamo scelti cinque che per caratteristiche o prezzo di aggiudicazione ci sono sembrati assolutamente imperdibili. Si va dal costosissimo "accrocchio" di un'Alfa Romeo d'anteguerra a una delle rarissime "GT 40" stradali, passando per una fuoristrada Toyota pagata 11 volte le nostre quotazioni.



A.R. "6C 2300 B" pag. 130



Mercedes "300 SC" pag. 132



Ford "GT 40" pag. 133



Fiat "500 Jolly" Ghia pag. 134



Toyota "FJ 40" pag. 135

di Matteo Albertini

ALFA ROMEO "6C 2300 B" - 1939

NON È TOURING È AL GUSTO DI TOURING

Un'Alfa Romeo anteguerra è una tentazione che può indurre a più di un peccato. Così può capitare che il telaio originale di una "6C 2300 B" sia preso come base per un'elaborazione fantasiosa, che nulla o quasi ha da spartire con la vettura originale. Opportuno presentarla a un'asta pur senza nascondere la sua natura? A giudicare dall'esito dell'aggiudicazione (325 mila euro) parrebbe proprio di sì, perché un'Alfa d'anteguerra - anche se abilmente ricarrozata - è pur sempre un bell'oggetto da portarsi a casa.

L'esemplare andato all'incanto per RM Auctions il 19 gennaio in Arizona (Usa) nacque nel 1939 con carrozzeria berlina a passo corto realizzata dalla stessa Casa del Portello e beneficiava di numerose raffinatezze tecniche, come i freni a tamburo ventilati e le sospensioni indipendenti.

Nel 1980 la vettura è stata tuttavia completamente trasformata, tanto da assumere la carrozzeria spider a due posti, arricchita da cromature che ne percorrono le fiancate e collegano i parafranghi anteriori a quelli posteriori. Seguendo i dettami estetici degli anni Trenta, le ruote posteriori sono state parzialmente carenate e i più esperti possono riconoscere nella coda alcuni stilemi della milanese Touring. Riferimento, questo, che non è ovviamente sfuggito agli esperti di RM, che nel presentare il lotto nel proprio catalogo usano la perifrasi "Carrozzeria in stile Touring", come dire "bevanda al gusto di cioccolato", anziché "cioccolata".

Successivamente la vettura è approdata negli Stati Uniti, dove è stata restaurata dal collezionista Bill Jacobs che ha ulteriormente implementato le modifiche apportate in precedenza riverniciando la carrozzeria nella tinta attuale, un rosso scuro pastello. Egli ha anche aggiunto altre cromature e abbellimenti che hanno tuttavia appesantito una forma già compromessa. Jacobs, peraltro, non si è limitato a modifiche estetiche, affiancando un al-

tro carburatore a quello esistente, in modo da migliorare le prestazioni, limitate a causa dell'elevata massa del veicolo. È interessante osservare che questo esemplare, aggiudicato per 325.000 euro, venne già battuto dalla stessa Casa d'aste il 21 aprile 2007 per 680.000 euro, cioè oltre il doppio: evidentemente una vettura così drasticamente modificata non ha attirato più di tanto i collezionisti sempre più alla ricerca, negli investimenti di alto livello, di vetture strettamente originali.

Con qualche cromatura di troppo

Sotto. La vettura mostra i numerosi "appesantimenti" estetici, soprattutto nella parte posteriore, ai quali nel tempo è stata sottoposta, non sempre con successo.

Prezzo di vendita:	325.000 euro
Stima d'asta:	370.000 euro





Quei tappetini gridano vendetta

In alto. La plancia sportiva della "6C" è completa di contagiri, collocato proprio sotto gli occhi del pilota. Al centro si trova invece il contachilometri. Curiosa la presenza di tappetini che esibiscono in bella vista il marchio Touring sebbene la vettura non sia opera della carrozzeria milanese.



MERCEDES-BENZ "300 SC" - 1956

Solo 49 costruite VALE 730 MILA EURO



Tra le Mercedes-Benz più significative del dopoguerra figura con merito la "300 SC". Un telaio particolarmente avanzato era qui abbinato al sei cilindri in linea da 3 litri della "300 SL" e all'iniezione meccanica Bosch: c'era di che poter attraversare l'Europa del tempo con classe e sicurezza.

Si tratta di una serie la cui raffinatezza va di pari passo con la rarità: solo 200 gli esemplari prodotti a partire dal 1955, di questi appena 49 le versioni cabriolet. Tra loro figura proprio l'eccezionale esemplare andato all'asta in Arizona: una curiosa se-

rie di vicende l'ha portata dal suo primo proprietario, un birraio di Karlsruhe, a un concessionario del New Jersey (Usa) che si innamorò perdutamente delle sue eleganti linee in blu durante un viaggio in Germania. Del suo continente d'origine è rimasto testimone solo il pregiato set di valigie originale, tuttora conservato nel bagagliaio: nella sua seconda vita Oltreoceano, questa "300 SC" ha visto succedersi poche decine di migliaia di chilometri e diversi personaggi al suo volante fino al 1990, quando l'ultimo proprietario si occupò di restaurarla com-

pletamente presso uno specialista californiano. Per trent'anni ha fatto strage di cuori: nel cassetto del cruscotto si trovano ancora le corrispondenze tra i suoi affezionati guidatori, che ne elogiavano le qualità stradali e confidavano la tristezza nel doverse ne privare.

Il suo fascino è sicuramente rimasto immutato, visto soprattutto l'importo al quale è stata aggiudicata (730 mila euro).

Prezzo di vendita:	730.000 euro
Stima d'asta:	590.000 euro

Il volante in salotto

In alto. Tra i dettagli che contano, un maniacale restauro della radica del cruscotto e il ripristino della radio originale.



Il blu le dona

Sopra. Di grande effetto l'impeccabile verniciatura, così come il risalto che le cromature donano alla linea della vettura: testimonianza di quanto Stoccarda curasse, ai tempi, l'estetica dei propri modelli.

LA COUPÉ

COL TETTO È UN AFFARE

Accanto alla cabriolet, RM ha presentato all'asta anche una versione coupé della rara Mercedes-Benz "300 SC" (98 esemplari prodotti). Anche per i modelli decisamente speciali accade spesso che il tetto rigido renda la vettura commercialmente meno appetibile: in questo caso il prezzo di aggiudicazione si è infatti ridotto a 204.000 euro. Assolutamente identica nelle caratteristiche tecniche, questa coupé del 1958 è stata importata negli Stati Uniti già dalla nascita e ha beneficiato di un restauro poco invasivo grazie alle cure dei proprietari precedenti che l'hanno conservata in ottima forma. Il motore, per esempio, è ancora quello originale, mentre gli interni mostrano una piacevole patina del tempo.



FORD "GT 40" - 1965



È stradale e quindi rara MA È DAVVERO UN MERITO?

La Ford "GT 40" è una delle leggende dell'automobilismo sportivo: motore posteriore-centrale, 380 CV e ruote indipendenti, è stata quattro volte vincitrice a Le Mans ed è da sempre venerata con emozione dai grandi piloti come dai semplici appassionati. Non tutti gli esemplari prodotti erano però destinati esclusivamente alle corse: è il caso di questo, del 1966, uno dei primi in versione stradale.

L'allestimento comprendeva, per esempio, la tappezzeria e sedili in pelle non traforati; inoltre questa "GT 40" era stata dotata anche di luci di retromarcia e parabrezza temperato. Il primo proprietario, un industriale inglese la cui azienda forniva strumentazione alla Ford, aveva poi espressamente richiesto l'assenza di strisce "da corsa" sulla carrozzeria.

Tuttavia la tentazione agonistica per un modello dalle simili peculiarità tecniche era troppo forte e così il secondo proprietario l'ha adeguata nei primi anni 70, partecipando con successo anche ad alcune competizioni.

Nei decenni successivi l'esemplare ha fatto letteralmente il giro del globo. Repentini cambi di proprietà l'hanno portata dall'Australia all'Arizona, dalla Germania alla California e il suo palmarès sportivo l'ha vista distinguersi nelle più

prestigiose gare di mezzo mondo, oltre che in celebri concorsi d'eleganza. La vettura è rimasta invenduta, sebbene l'offerta più alta abbia superato il milione e mezzo di euro, un prezzo nella norma per le "GT 40" che in passato sono state vendute anche a 10 milioni.

Stima d'asta:

1.770.000 euro

Sportiva fino al midollo

Sopra. La linea mozzafiato della "GT 40" mostra ancora oggi una modernità stupefacente.

Sotto. La guida a destra testimonia che la vettura ha passato parte della sua vita in Inghilterra. Anche se allestito per l'uso stradale, l'abitacolo rimane prettamente sportivo.



FIAT "500 JOLLY" GHIA - 1958

55.000 EURO: costa caro togliersi uno sfizio

Per concedere al danaroso jet-set degli anni 60 un'auto che fosse adatta a spostarsi tra la propria villa e l'ormeggio della barca a vela o per un picnic sul litorale, la carrozzeria torinese Ghia creò una versione simpatica ed estiva dell'eterna Fiat "500", la "Jolly". Tagliata in due, con sedili in vimini, colori sgargianti e una capote in verità più simile a una tenda, era l'auto da riviera per eccellenza.

Prodotta tra il 1958 e il 1974, per quasi un decennio fu disponibile anche sul mercato americano, pur con una coppia di fanali maggiorati. È il caso di questo raro esemplare delle origini, acquistato da un medico del Tennessee (Usa) nel primo anno di produzione presso la concessionaria Fiat di Memphis e messo all'asta in Arizona.

Anziché godersela in spiaggia come i vip più osannati dell'epoca, tuttavia, egli preferì servirsene come "golf car" sui terreni da gioco: un uso talmente inusuale da considerare persino esage-

Adesso gioca a golf

Sotto. Autentico oggetto di culto, la "Jolly" vantava tra i suoi estimatori l'armatore Onassis, l'attore americano Yul Brynner e l'avvocato Agnelli. I fari maggiorati di questo esemplare, usato sui campi di golf, erano una peculiarità dei modelli destinati Oltreoceano.



MA COME? DIECI ANNI FA NON VALEVA NIENTE

Cosa avrà di così speciale una Toyota "FJ 40" seconda serie del 1978 per essere battuta a 11 volte la quotazione di Ruoteclassiche? Presto detto: una ragione vera per sborsare una cifra simile non esiste! Salvo forse riconoscere che negli Stati Uniti, all'epoca, regnavano le Jeep e un'esemplare ben tenuto come questo era una vera e propria rarità. Le cromature scintillanti e la verniciatura perfetta sono forse anche merito del caldo secco dell'Arizona, dove la vettura ha passato tutta la sua vita. La carrozzeria, comunque restaurata, sfoggia un colore Freeborn Red, mentre la meccanica è stata rimessa completamente a nuovo. La vettura non ha ambizioni di confort, ma è pur sempre godibile grazie all'abitacolo spazioso e ai pratici sedili: la guida è semplice e i comandi spartani. Questo esemplare ha freni anteriori a disco e un cambio a quattro rapporti, oltre alle ridotte per i percorsi più accidentati. C'è da chiedersi tuttavia fino a che punto il nuovo proprietario si sentirà disposto a lasciare l'asfalto per il fuoristrada, col rischio di graffiare la vernice di un esemplare pagato 57.800 euro.



Prezzo di vendita:	57.800 euro
Stima d'asta:	52.000 euro



rati i 479 cm³ del classico bicilindrico Fiat, che se non altro è giunto ai giorni nostri dopo aver percorso pochissime miglia.

Fin da nuova la "500 Jolly" costava circa il doppio della versione normale.

Oggi la rarità e la fama di oggetto cult che si è guadagnata nel tempo hanno ulteriormente distanziato i rapporti di prezzo: questo esemplare, in particolare, è stato aggiudicato per ben 15.000 euro in più rispetto alla sua stima d'asta originaria.

Rossa e nuda

Sopra. La plancia era colorata nella stessa tinta della carrozzeria, come anche la leva del cambio e il volante. Le livree sgargianti enfatizzavano la vocazione d'uso delle cosiddette "spiaggine"; costosi capricci, più che vetturette di servizio.

Prezzo di vendita:	55.000 euro
Stima d'asta:	35.000 euro



Il Salone di auto, moto e ricambi
d'epoca del Centro-Sud Italia.

ROMA FUORISERIE

FIERA DI ROMA 13 - 14 APRILE 2013

Per i tesserati ASI e FMI è previsto uno sconto di 3€ sul biglietto di ingresso

WWW.FIERAFUORISERIE.IT

**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO O LA TUA MOTO
D'EPOCA?**

SE HA ALMENO VENT'ANNI O È UNA YOUNGTIMER,
CONTATTA LA SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
O VISITA IL SITO, PER PRENOTARE IL TUO SPAZIO IN FIERA.
FUORISERIE È IL POSTO MIGLIORE DOVE
VENDERE LA PROPRIA AUTO E MOTO.

**FIERA
ROMA**

Infoline Intermeeting
+ 39 049 7386856 info@fierafuoriserie.it



Fuoriserie,
13 e 14 aprile 2013
a Roma, in Fiera.

SCONTO

3€

CONSERVA QUESTO BUONO
E PRESENTALO ALLA CASSA.

Avrai diritto ad uno

sconto di 3 Euro
sul biglietto d'ingresso intero.

Non cumulabile con altre iniziative in corso.

SCONTO

di Marco Di Pietro



IL GIAPPONE? È DA COLLEZIONE

Sista affacciando in Italia, nel mondo collezionistico, un nuovo settore: quello delle vetture del Sol Levante, finora snobbate (tranne pochissime eccezioni) dal pubblico italiano, mentre in molti altri Paesi europei costituiscono una realtà consolidata da almeno un decennio. Sul nostro mercato possiamo identificare quattro filoni principali di auto giapponesi: quelle "di prima generazione", più anziane, quelle "di seconda generazione", più recenti ma già appetibili, le supercar e le curiosità.

Le prime sono poco diffuse e solo in alcuni casi raggiungono quotazioni di tutto rispetto. Si tratta di quei rari modelli giunti in Italia in volumi contingentati tra la fine degli anni Sessanta e i primi anni Ottanta. Le rappresentanti più note sono le Datsun "240 Z", che hanno un pedigree d'eccezione grazie agli ottimi risultati nei rally internazionali, le Mazda a motore Wankel ("RX2" e "RX7"), le citycar lillipuziane Honda "N 360", "N 600" e la spiderina "S 800", le fuoristrada storiche Toyota "Land Cruiser", Nissan "Patrol" e Suzuki "LJ". Per quasi tutte queste vetture le quotazioni in Italia stanno al di sotto dei 10.000 euro (fanno eccezione le Datsun più anziane e la Honda "S 800"), mentre in altri Paesi d'Europa, Germania e Inghilterra in primis, sono spesso doppie, se non triple.

Le giapponesi di seconda generazione, invece, hanno come rappresentante simbolo la Mazda "MX-5", che è sicuramente la "storica" del Sol Levante più diffusa in Italia. Ormai si tratta di un vero e proprio oggetto di culto, cui sono dedicati alcuni sodalizi molto attivi e che piace sia perché costa poco (con 5000 euro si può comprare un esemplare in buono stato) sia perché è affidabile. Molto diffuse sono poi le fuoristrada Mitsubishi "Pajero" prima serie, Toyota "Land Cruiser" seconda serie, Suzuki "SJ" e "Vitara", Nissan "Terrano". Fra queste, però, solo gli esemplari immacolati possono ambire al ruolo di vettu-

ra da collezione. Più rare le Honda "Civic CRX", le Toyota "Celica Turbo 4WD", le Nissan "Sunny GT-R", le Mitsubishi "Lancer Evo" e le Subaru "Impreza WRX": tutte, tranne la Honda, hanno pedigree sportivi rilevanti e possono costituire un'alternativa collezionistica alla Lancia "Delta Integrale", della quale erano avversarie nei rally.

Fra le supercar d'Oriente, la rappresentante più illustre è la Honda "NSX": rara in Italia, ha quotazioni interessanti (15.000 euro): anche per la "NSX" vale la regola che all'estero la si paga ben di più. Le alternative sono Nissan "300 ZX", Mitsubishi "3000 GT", Mazda "RX8" e Toyota "Supra", tutte in grado di regalare prestazioni eccitanti abbinate a qualità costruttiva e longevità. Questi modelli, superbollo permettendo, hanno prospettive di crescita consistenti. Al novero delle supercar giapponesi occorre aggiungere anche la più piccola "Honda S 2000", nata nel 1999, che grazie al suo motore da quasi 10.000 giri/min e alle emozioni di guida che sa dare vanta già parecchi fan.

Per ultime, le curiosità: sono tutte rare e chi è interessato farebbe bene, trovandolo, a non lasciarsi sfuggire un buon esemplare. Ne citiamo tre, ma non sono le sole: la Nissan "Bluebird", onesta berlina media che rappresentò il primo, poco riuscito tentativo di Nissan per conquistare il mercato italiano. La Mitsubishi "Colt" prima serie, che ebbe il suo momento di notorietà per il moltiplicatore sul cambio che raddoppiava le marce: da quattro diventavano otto. E infine la Daihatsu "Charade Turbo", una belvetta da città che fornì la base motoristica per le Innocenti "Mini De Tomaso Turbo". **R**

Alla conquista dell'Africa

Sopra. La Datsun "240 Z" vinse due edizioni del Safari Rally, in Kenya. Prodotta fra il 1969 e il 1975 vale circa 12.000 euro.



Capolavoro incompreso

Sopra. La Honda "NSX" del 1990: 3 litri, 270 CV e tecnologia a piene mani per soli 15.000 euro. A sinistra. La Mazda "MX-5" gode invece di ampi consensi: 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.

ALFA ROMEO 2000 BERLINA



1972, Rosso Alfa 501, originale (unica in Italia), int. neri, restauro totale, targa quadrata, gomme nuove, cerchi Campagnolo, motore originale km 98.000, possibile permuta con GT 1300/1600 o "Biscione" Giulia bianca **3393603540**

BMW 528i



1983, grigio/bicolore, Asi, impianto a gas (18 km con 1 euro), km 150.000, clima, radio con MP3, 4 vetri elettrici, gomme ok, visibile a Pordenone, € 4000 **3334531730**

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPRINT



1963, rosso, omologata Asi Targa Oro, ottime condizioni generali, visibile a Corato (BA), € 23.000 **0808983838**

MERCEDES 380 SE



1980, Zypress Grun, protagonista del servizio su Ruoteclassiche 02/2013, originale e conservata, storicità Asi, € 9500. Visibile a Milano **3355758079**

HILLMAN ZIMP ZAGATO



1964, rarissimo prototipo (solo 3 costruiti negli anni 60), di mia proprietà da 36 anni, ben conservata, servizio su Ruoteclassiche agosto 2012, in alluminio, meccanica e interni nuovi, € 38.500, firmaci@aol.com **00441823662174**

FRANCIS LOMBARDI 500 MY CAR



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

FLAMIGNI
Raoul

GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**
 Tel. mobile: **336/677773**

Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere

www.EPOCACAR.com **NEGOZIO ON LINE**

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...

• MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
 • ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

DAL 1945

M. A. R. A.
di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

CARROZZERIA E PARTI MOTORE

20154 MILANO
CORSO SEMPIONE, 82
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
Fax (02) 331.93.13
sito web: www.mara.it
e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.

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

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

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

COVERCAR

QUIBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 9 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 info@covercar.com

CHERAWA ADVERT

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

155 Q4, 1993, rosso, interno nero, pari al nuovo, prezzo dopo visione

3342714646

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 GTV, 1972, rosso, interni perfetti, motore 00512 originale, Asi, Riar, revisionata, € 16.800

3332234894

75 TURBO, 1986, grigio metallizzato, conservata, Asi, km 83.000, visibile a Brescia, € 7000

3388277865

ALFETTA 2000, 1984, Blu Olanda, esemplare unico per stato, assoluta originalità, km 30.000 da nuova, regalo di laurea, Asi oro, solo box, visibile a Caserta, € 9000

3683392600

ALFETTA GT, 1975, rosso, auto buona, Asi, gomme, interni, frizione, marmitta nuovi, € 5500, visibile ad Abbiategrosso

3475398099

ALFETTA GTV 2.0, 1981, rosso, impianto GPL, Asi, revisionata, assicurata, prima serie, visibile a Modena, € 5000

3346936986

SPIDER, 1993, vinaccia, come nuova, disponibile per qualsiasi prova, visibile a Gaiarine

043476430

SPIDER 1300, 1974, blu, interni bianchi, nuovi, targhe e libretto originali, Asi, radio, € 8000

3385688207

GIULIA 1300 TI, 1966, acqua marina, prima serie, 5 marce, targhe nere, perfetta, RIAR, visibile a Catania

335493936

GIULIA 1600 SPIDER, 1963, celeste, conservata, Asi, omologata Riar, perfetta di meccanica e carrozzeria, targhe e libretto originale, colore originale, prezzo dopo visione, visibile a Firenze



3355618186

1750, 1971, grigio metallizzato, perfetta in tutto, pari al nuovo, documenti originali, iscritta Asi, € 7000 non trattabili, visibile a Corato (BA)



3355608830

■ **GIULIA SUPER**, 1966, "Bollino Oro", 1600, targa Milano nera, funzionante, da rivedere per leggero restauro

3389369456

GIULIA SUPER, 1966, prima serie, bluette, bollino d'oro, conservata, interni tabacco mai rifatti, meccanica eccellente, km 4800, unica famiglia proprietaria, documenti originali. Prezzo impegnativo, visibile a Mantova

3277020725

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1962, rosso, totalmente restaurata, da concorso, documenti originali, iscritta Asi, € 45.000, www.socol.it



3355486291 - 0294964745

GIULIETTA SPIDER, 1959, passo corto, da restauro, provenienza estera, visibile a Barbariga

0309718592

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1960, motore e colore di nascita, meccanicamente ok, molto bella, www.ghibligarage.com

335308824

GIULIETTA SPIDER, 1959, nero pastello, in buone condizioni di meccanica e carrozzeria, conservata, sana, freni, gomme, batteria nuovi, interni bianchi, visibile a Reggio Emilia, € 28.000

3494955849

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1958, passo corto, rosso, vettura in buone condizioni, motore da revisionate, documenti italiani, a richiesta hardtop

3389369456

■ **GIULIETTA SPRINT**, 1959, motore corretto, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, verde, "Scalino", riverniciata, sana, interno marrone rifatto, motore ok, targa nera, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, "Scalino", in restauro, completa 100%, motore e cambio rifatti, da immatricolare, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

GT 1300 JUNIOR, 1970, verde pino, "scalino", restaurata, ottimo stato, targhe nere MI, assetto, motore preparato, visibile a Como, € 10.000

3386269192

GT JUNIOR 1.6 UNIFICATO, 1975, grigio, motore preparato, cambio, autobloccante, ruote 7x15, assetto Koni, carburatori 45, due pompe benzina, visibile a Nocera Inferiore

081918761

2000 GTV, 1974, grigio metallizzato, cerchi in Lega, aria condizionata, condizioni eccezionali, mai restaurata; € 18.000, visibile a Viterbo

3334820695

2000 GTV, 1971, faggio, Bertone, ASI, ottime condizioni, cerchi millerighe, da amatore

3932433623

GT JUNIOR 1.3, 1971, bordeaux, iscritta ASI, in ottime condizioni, 1300 cc, da amatore, da provare, cerchi in lega e normali, visibile a Brescia, € 11.000

3661991552

GT JUNIOR 1.3, 1971, bianco, ben conservata, in temi nuovi, cerchi in lega, pronta da usare; € 8500, visibile a Ravenna

3332348087

■ **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

SPIDER, 1987, America, nera, interni beige, vettura pari al nuovo

3342714696

AUDI

S2 TURBO 4X4, 1991, nero, 2.3, 20 valvole, ottimo stato, tutta originale, auto rara e interessante, visibile a Pescara, € 5500

3388889076

AUSTIN HEALEY

■ **3000 BN7**, 1961, blu Healey, in restauro totale, motore rifatto, km 0, manca montaggio e interno, due posti, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

3000 MK I, 1960, blu Healey/bianco, rara, due posti, restaurata perfettamente, potente e affidabile, passaporto Fiva A1, € 50.000, visibile a Bergamo



3358186848

3000 MK III BJ8, bianco, in fase di restauro totale, visibile a Barbariga

0309718592

SPRITE MK I (FROG EYE), 1960, celeste, auto in condizioni normali, guida a destra, prezzo ribassato, visibile a Padova, € 10.000

3386322383

AUTOBIANCHI

A 112 ABARTH, 1982, nero, buono stato, provincia di Torino, visibile a Vigone, € 2000

0119864903 - 3357827242

A 112 ABARTH, 1985, bordeaux, pronta, 100 CV, slalom e pista, qualsiasi prova, autobloccante, sterzo rid., freni a disco, rollbar, visibile a Padova, € 6000

3355636478

A 112 ABARTH, 1979, grigio, vettura perfetta in ogni sua parte, si valutano permuta; € 6900, visibile a Piacenza

3356838996

■ **BIANCHINA**, 1969, interni marroni, ottime condizioni, perfettamente funzionante, ben tenuta, targhe nere, Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

BIANCHINA CABRIOLET, 1964, grigio topo, causa trasferimento vendo con rimpianto, perfetta e originale nei dettagli, € 18.000



3358186848

BENTLEY

■ **EIGHT**, 1988, ottimi interni in pelle grigia, guida sinistra, vettura in buonissime condizioni, funzionante, cerchi in lega, Asi, targata, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **MK VI**, 1947, interni grigi, in ottime condizioni, targata italiana, Asi, pronta all'uso, per matrimoni e non, visitate il sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

■ **R TYPE**, molto ben conservata, meccanica ok, www.ghibligarage.com

335308824



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



JAGUAR XK 150 ROADSTER, 1958



MASERATI BORA, 1973 CONDIZIONI DA CONCORSO



MASERATI MISTRAL 3.7, 1967 OTTIME CONDIZIONI



LOTUS ELISE, 2002 LA PIU' LEGGERA DELLA SERIE 2



MAGGIOLINO NERO STANDART DUE VETRINI, 1949, 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



FIAT 600 MULTIPLA, IN PERFETTE CONDIZIONI



MG MIDJET, 1929, COMPLETAMENTE ORIGINALE



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1957, OTTIME CONDIZIONI



FORD F 100 PICKUP, 1955, DA CONCORSO

BMW

2002 TII, 1975, blu, auto restaurata, cerchi lega, iscritta Asi, € 10.000, visibile a Roma



3358391601

318i, 1988, grigio, due porte, vettura ben conservata, tetto apribile, cerchi in lega, targa originale, 135.000 km, revisione ok; € 2500, visibile a Milano

3482897307

320is, 1989, argento, auto tutta originale, perfetta, iscritta Asi, clima, km 100.000, manutenzione documentata, € 12.500, visibile a Trento



3479072366

735i, 1987, grigio metallizzato, meccanica e carrozzeria ottime, interni in buono stato, vari ricambi, iscritta ASI, € 3500

3479499673

Z3 ROADSTER 1.9, 2001, argento, pelle nera, km 82.000, capote elettrica, cerchi e gomme nuove da 17", ottime condizioni, visibile a Milano, € 8500

3396991832

CADILLAC

ELDORADO CONVERTIBLE, 1964, interni e capote bianchi, aria condizionata, cambio automatico, funzionante, riverniciata, Asi e targata, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

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 B TRACTION AVANT, 1953, bianco avorio, restaurata totalmente anno 2009, vera occasione, € 13.900, visibile a Riccione



335328296

7 C TRACTION AVANT, 1935, ottime condizioni d'uso, rara, www.ghibligarage.com

335308824

DS BREAK, 1972, marrone, tetto bianco, vettura completamente restaurata, € 34.900, www.soccol.it



3355486291 - 2594964745

DSPÉCIAL, 1974, nero, tetto vinile, discrete condizioni generali, visibile a Padova, € 7500

3483979209

DYANE 6, 1976, giallo, restaurata totalmente nel 2012 di meccanica, carrozzeria ed interni; € 3900, visibile a Padova

3483979209

MEHARI, 1972, arancio, completamente ripristinata, km 0, carroz. nuova in pigmento, targhe e documenti in regola, visibile a Treviso



3209652050

MEHARI, 1980, beige, conservata, km 33.000 originali, capote e selleria nuovi, unico proprietario, visibile a Treviso



3209652050

ROSALIE, 1934, interni originali grigi, con divisorio in vetro, restaurata, meccanica in ordine, Asi e targata, visitate il sito www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

TRACTION AVANT, 1937, nero, rara e bellissima, I serie, completamente restaurata, ottima carrozzeria e meccanica, dinamo nuova, interni in panno rigatino celeste, ottime cromature e particolari, Asi Targa Oro, € 31.000, visibile a Fano



3351025093

11 BL TRACTION AVANT, 1948, nero, meccanica buona, gommata, interno buono, certificata storica ASI, possibile permuta con spider, qualsiasi prova, per cerimonie. Prezzo poco impegnativo

3482520113

DAIMLER

LIMOUSINE DR 450, 1956, cambio automatico, ottimi interni grigi e neri, con divisorio, 8 posti, gomme fascia bianca nuove, Asi e targata, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

DE SOTO

K SIX, 1930, bicolore marrone, modello rarissimo, solo due in Italia, restauro maniacale, iscritta Asi, Fiva, ruote raggi in legno, perfetta, pronta all'uso, visibile a Mantova



3395783082

FERRARI

208 GTB TURBO INTERCOOLER, 1987, rosso, gomme nuove, iscritta ASI, riduzione bollo e assicurazione, visibile a Pisa, € 30.000

3403829033

308 GTS, 1979, giallo fly, auto perfetta, tagliandata Ferrari, non ha bisogno di nulla, eventuale permuta parziale, visibile a Genova, € 35.000

3342895914

365 GTB/4 DAYTONA, 1970, rosso, interni biscotto, 9800 km, in condizioni da concorso

3391895801

512 TR, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, tagliando eseguito, marmitta inox, iscritta Asi; prezzo da definire, visibile a Firenze

3383306086

Automatic Technic Service
www.cambio-automatico.it

Revisione e riparazione cambi automatici

Automatic Technic Service Srl

Via degli Artigiani, 23B - 00045 Genzano di Roma (RM)

Telefono/Fax 06 9396001 infoline: 3939767271

info@cambio-automatico.it

www.attrezzaturecambioautomatico.it



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

EPOCA ITALIA

4 940 3547
ZG 389R NP 32
FE 14478 BSA 9734
FE 27 6306

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammolorati.
Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per auto 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

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
www.cerchiautodepoca.com

... L'ultimo
Focke-Wulf
FW 200
esistente al
mondo

per informazioni:
www.bavarian-crono.de



  **SPECIALIST**

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

2CV - MEHARI CLUB CASSIS

**SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO
— 2CV - MEHARI —**

Catalogue Pièces de rechange

www.2cvclub.com www.mehariclub.com

www.2cvclub.it

Distributore ufficiale in ITALIA

DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)
Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it
www.davidauto.it

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
BP 19 - B714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax. : 00 33 442 01 95 80



AUSTIN HEALEY 100 BN1 del 1954,
magnifico conservato, full matching
Nr. come da Heritage.

www.BRESCIACAR.it

Strada Padana Superiore, 111/A - **CASTEGNATO (BS)**
Tel. 030/2140910 - info@bresciacar.it

Acquistiamo Auto d'Epoca

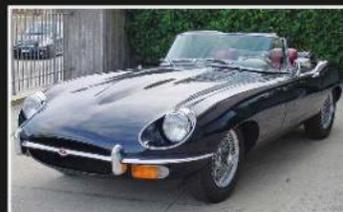
Servizio di rimessaggio a breve e lungo termine



AUSTIN HEALEY 3000
MK3 BJB, 1964,
vecchio restauro, Phase 1.



GOLF GTI prima serie,
5 marce, 1981,
sopravvissuta intatta e originale.



JAGUAR E OTS, seconda serie,
rispondente al suo Certificato
Heritage, specifiche Europa.



FLAVIA COUPE' prima serie,
quella del dossier su
Ruoteclassiche Nov. 1993.



PORSCHE 911 TURBO 4 marce,
1982, 27.000 Km tutti certificati.
Italiana, un proprietario.



SUNBEAM ALPINE terza serie,
da concorso. Chiedere le foto
del restauro.



TR6 iniezione,
due proprietari, impianto
Lucas d'origine.



600 prima serie, anno 1956,
matching numbers con motore
d'origine, per 1000 Miglia.



MOKE prima serie,
produzione inglese, 33.000 Km,
completamente originale.

fotografie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail

■ **TESTAROSSA**, 1990, catalitica, strepitosa, km 39.000 certificati, pelle beige, solamente due proprietari, € 57.900, www.soccol.it



3355486291 - 0594964745

FIAT

■ **1100 B**, 1948, grigio, bellissima, tutta restaurata, con documenti originali, targhe nere; € 12.500, visibile a Cuneo

333872996

■ **1100 BL TAXI**, 1952, verde/nero, rara, 6 posti con divisorio, restauro di meccanica e carrozzeria, tassametro più lucciola, € 19.500, visibile ad Asti



3922835139

■ **1100 FAMILIARE**, 1965, grigio scuro, auto tamponata, motore rifatto, 2000 km, freni nuovi, meccanica revisionata, con documenti, più ricambi; € 2500, visibile a Reggiolo

3470710363

■ **1100 SPECIAL**, 1961, celeste, carrozzeria e interni perfetti, documenti e targhe originali, revisione settembre 2013, € 5000, visibile a Monza



0392842647

■ **1100 R**, 1970, fumo di Londra, vettura incredibilmente e splendidamente conservata, uso quotidiano, iscritta Asi; € 4800, visibile a Gallarate

3409379842

■ **1100/103 B**, 1954, interni grigi nuovi, funzionante, restaurata, motore rivisto, buone condizioni generali, Asi e targata italiana, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **124 SPORT SPIDER**, 1968, rosso, buone condizioni generali, interno nero, motore ok, cerchi Lega, targa e libretto 1986, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

■ **124 SPIDER AMERICA**, 1981, grigio metallizzato, completamente restaurata e riverniciata, gomme nuove, capote/interni/meccanica in ottimo stato, Asi, interni pelle rossa, cerchi in lega originali, 2000 ie, veloce e bellissima, no permuta, € 13.000, visibile a Fano



3351025093

■ **126 FSM**, 1984, avorio, auto storica o per uso giornaliero, 25.150 km originali, vendesi per inutilizzo; € 2000 trattabili

3291332341

■ **1500 CABRIOLET**, 1964, grigio, riverniciata, motore rifatto, interno originale sano, omologata Asi, targa bianca, ottima, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

■ **1500 S CABRIOLET**, 1962, rosso, motore Osca bialbero, targhe nere, originali, perfettamente conservata, iscritta Asi; € 22.000

0118193194

■ **500**, 1974, interni neri, conservata davvero molto bene, revisionata, pronta all'uso, targata, altre 500 sono visibili presso le nostre sedi a partire da € 3600, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **500**, 1972, interni neri, pronta all'uso, funzionante e ben tenuta, targhe nere, Asi, sono visibili altre 500 presso le nostre sedi di Nervesa (TV), visitate il sito, www.nervesauto.com



MOSTRA SCAMBIO

8ª Edizione

AUTODROMO DEL LEVANTE

BINETTO (BA) s.p. Grumo A. - Sannicandro

SABATO 4 ore 15,00 - 19,00

DOMENICA 5 ore 09,00 - 18,00

MAGGIO 2013

Evento di: *Aste e Bilancieri Automotoclub Bitonto*
Via G. Matteotti, 162/166 - Bitonto - Tel./Fax 080 3752170 - 347 3240678
astebilancieri@libero.it - sito: www.astebilancieri.com

AUTO - MOTO
ACCESSORI D'EPOCA
MODELLISMO - AUDIO
GARE DI REGOLARITA'
SPECIALE PORTE APERTE
AUTO D'EPOCA

evento organizzato in collaborazione con:



AFFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO



SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

F.S. Felice Service

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI



HERITAGE MOTOR CENTRE

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI

CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE

SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITA' DELLA VOSTRA AUTO

Prezzi senza confronti!!!!

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Visa MasterCard

Via Circum. Esterna n. 60 - 80019 Quiliano (NA)
Tel. 081.819.60.67 - Fax 081.819.30.77
E-mail: info@feliceservice.com Sito: <http://www.feliceservice.com>

aircooled

by plank



Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I 39042 Bressanone (BZ) Via Julius Dürst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. 1 39 0472 200606 Cell. 1 39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU

Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILIASI



E-mail: brgmoss@libero.it

Via T. Maggiori N.66 - 28088 BOMARZO (BS) - Tel. 030/770291 - 770261 - Fax 030/7703493



Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



				
R.Royce S.Shadow II 1978 Vicino al nuovo. Stupenda. € 18.500	R.Royce S.Spur 1983 Guida italiana. 1 padrone. Stupenda. € 20.000	Bentley Brooklands Guida italiana. Pari al nuovo. € 23.000	R.Royce S.Spur 1989. Meravigliosa. Pacchetto radiche. € 18.500	R.Royce S.Spiriti II 1990. Da sogno. rosso. Active Ride. € 18.500
				
R.Royce S.Cloud 2 1 padrone. Originale in tutto. € 29.000	Bentley S3 1964. Da sogno pelle rossa. 20 anni in IT. € 32.000	Bentley T2 550 esemplari prodotti. Verde Inglese. Storia doc. € 18.000	R.Royce S.Shadow 75th Anniversary. 75 prodotte. stupenda € 23.000	Mercedes 200 CE Cabrio 1993 1 padrone 75.000 km. Nero pastello. € 10.500

Visite solo su appuntamento presso il nostro showroom a Bologna **ANCHE LA DOMENICA.**
Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.45.46 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it



500 C, 1951, grigio, restaurata di carrozzeria e meccanica, omologata ASI, targhe e documenti originali, solo 2 proprietari, revisione fino a marzo 2014. Prezzo trattabile, visibile a Modena, € 13.000

3208246753

■ **500 D**, 1962, bianco, restauro totale, perfetta, interno rosso, originale, targhe nere, libretto 1980, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

500 LUSO, 1971, giallo ocra, tutta restaurata, come nuova, sempre in box, targhe vecchie, prezzo da concordare;

0422814815

NUOVA 500 T.A., 1960, celeste medio, interni nuovi originali beige, revisionata motore, carrozzeria ottime condizioni, € 12.500, visibile a Firenze



3355411614

508 BALILLA, 1935, nero/bordeaux, bellissima, tutta restaurata, carrozzeria e meccanica, targhe nere, visibile a Cuneo, € 13.500

3338727996

595 ABARTH, 1971, bianco, replica, motore nuovo 650 elaborato, marmitta inox, lamierati sostituiti, tappezzeria nuova, cablaggio nuovo, gomme e cerchi nuovi, € 13.000, visibile a Genzano (Roma)



3339152521

600, 1960, avorio, auto in perfette condizioni, porte controvento, targhe originali, certificato di storicità, Asi, € 7200, visibile a Brescia

3336467874

600 D, 1968, grigio, in buono stato, da restauro; prezzo a richiesta, visibile a Ravenna

3332348087

850 T PICK UP CORIASCO, 1968, beige, € 5000, visibile a Merano

3383811314

500 B, 1948, verde bottiglia, macchina da vetrina, semiassi maggiorati, freni maggiorati, paraurti, copriuota scorta, cappottina apribile, cerchi Fergatt più cerchi normali compresi nel prezzo, tutto la meccanica di € 2500 belvedere smontata a suo tempo, valutazione Ruoteclassiche, visibile in zona Chieti

0872988213

■ **500 C**, 1953, interni in panno marrone, già restaurata, in buone condizioni, targhe nere, altre Fiat "Topolino" sono visibili presso le nostre sedi di Nervesa (TV), visitate il sito, www.nervesaauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

X1/9, 1975, giallo, I serie, targhe nere, bellissima, da amatore, no scambio, no permuta, € 7600, visibile a Ravenna



3491837022

FORD

SIERRA COSWORTH 4X4, 1991, nero, tre volumi, Asi, esente bollo, perfetta; € 12.000, visibile a Ravenna

3394035422

FORD USA

■ **THUNDERBIRD LANDAU COUPÉ**, 1966, unico proprietario, molto bella, www.ghibligarage.com

335308824

HONDA

■ **NSX**, 1992, vettura bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

INNOCENTI

■ **1100 SPIDER**, 1963, molto bella, completa di hardtop, targa nera, www.ghibligarage.com

335308824

MINI COOPER MK2, 1970, giallo, poco trattabile, interno nero, condizioni ottime, meccanica buonissima, carrozzeria buona 998 cc, visibile a Brescia, € 10.500

3661991552

MINI T, 1967, beige, auto risanata di carrozzeria, motore, meccanica, interni, libretto, targhe originali, gomme nuove, € 8500, visibile a Cuneo



3356787420

MINI T, 1968, verde, in ottime condizioni, targa originale, legni restaurati, interni originali, perfetti, Asi, € 7800, visibile a Porretta Terme

3287533321

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 ormai 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.



GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

IMMATRICOLAZIONI AUTO INGLESE E AMERICANE (d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRACTICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA ESPORTI-IMPORTI E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECF/CFE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel.: (+39) 035/23.30.77
Fax: (+39) 035/24.04.41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

Interni d'Autore
new & old cars

**CENTRO GOMME
LOSCALZO**

Viale Cav. Pasquale Vena, 27
75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY
Tel./Fax 0835.462071
e-mail: centrogommeloscalzo@libero.it

Pneumatici d'epoca
con fasce bianche

Cerchi in ferro e in lega
per Fiat 595, Abarth
Cerchi in ferro per Auto d'Epoca

www.centrogommeloscalzosrl.it

RADAR

- Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Basiletti, 19 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts
'con voi... per loro'
'with you ... for them'

www.deikaferservice.com
Loc. San Marsilio, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928358 - Fax +39 0577 909919

di Bertamini Renzo & C. snc
Via Lufano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE**

Specializzati in Fiat 124 Spider,
Abarth e Pininfarina Ricambi per Fiat
500, 600 e Topolino, Lancia, Alfa Romeo

Parabrezza per: Fiat 500D - Fiat 600D -
600 Multipla - 850 Francis Lombardi -
Bianchina Berlina e Cabriolet -
Innocenti Spider ed altri...

TAPPEZZERIA INTERNA VETTURE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

NERVES AUTO



Sede legale: via Schiavonesca - sede commerciale: via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
Telefono: 0422 779222 pomeriggio - Mobile: 335 8262808 (Olivotto) - Fax: 0422 885022 - info@nervesauto.com

www.nervesauto.com



Ford Mustang convertibile 302, 1971, selleria bianca, motore V8, cc 5000, cambio automatico, motore nuovo, in ottime condizioni.



Fiat 1100, anno 1951, selleria grigia, già restaurata anni fa, iscritta all'ASI e targata italiana. Eleggibile alla Mille Miglia.



Alfa Romeo 1300 GT Junior, 1973, buoni interni color biscotto, funzionante, ben tenuta, targhe nere e ASI.



Jensen Healey, 1973, selleria marrone, motore Lotus cc 2000, restaurata, ottima meccanica, targata e ASI.



Triumph Spitfire IV, 1973, selleria nera, cc 1300, guida a sinistra, buoni interni e carrozzeria, pronta all'uso, targata.



MG A, 1962, selleria originale in pelle beige, con capote beige, cc 1600, in ottime condizioni, guida a sinistra, ASI.



MG A, 1960, interni in pelle nera, selleria e pannelloria nuovi, da curare di estetica, 20.900 euro.



Bentley Eight, 1988, selleria in pelle grigia, guida a sinistra, ottimi gli interni e la carrozzeria, targata e ASI.



Amilcar, 1924, selleria nera, splendida vettura in ottime condizioni, restaurata e funzionante, targata italiana e ASI.



Singer Junior, 1924, interni neri, restaurata, molto bella esteticamente e in ordine meccanicamente, targate e ASI.



Morris Minor tourer, 1931, selleria nuova verde, restaurata qualche anno fa, molto bella, targata e ASI.



MG TD, 1952, selleria in pelle marrone, guida a sinistra, precedentemente restaurato, ottimo, meccanica in ordine, targato e ASI.

MINI T MK1 LEGNO, 1968, verde, tutta originale, interni conservati, targhe MI originali, meccanica superlativa, occasione unica, € 11.000, visibile a Bergamo



3358186848

JAGUAR

420, 1966, azzurro metallizzato, targhe e libretto originali, Legni/moquette/cartelle/gomme nuovi, perfettamente funzionante, semiautomatica, pelle blu, ottime cromature, Asi Targa Oro, cerchi a raggi, qualsiasi prova, € 19.000, visibile a Fano



3351025093

■ **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, 1965, rosso scuro, auto completamente originale, sana, colore rosso, interni in pelle bianca, originali, omologata Asi, oro, 100.000 km, € 22.000, visibile a Siena

3683797921

MK2, 1963, grigio metallizzato, ben tenuta, guida a sinistra, targhe e documenti originali, € 16.000

3921629804

SOVEREIGN, 1983, blu metallizzato, uniproprietario, km 120.000, interni pelle beige, auto in ottime condizioni, visibile a Modena, € 9000

335389668

XJ 6 4.2, 1981, avorio, interni in pelle nera, auto bellissima, mai restaurata, con targhe e documenti originali, perfetta, usata poco, anche per cerimonie, iscritta Asi, esente; € 7000, visibile a Siracusa

3387925161

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

■ **XJ6 COUPÉ**, rara, targa nera, aria condizionata, ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

XJC 4.2 COUPÉ, 1981, rosso metallizzato, in buone condizioni di carrozzeria e meccanica, interni da rifare, € 5000

3921707935

■ **XK 120**, 1953, selleria originale in pelle, testata C, cerchi a raggi cromati, già restaurata negli anni 90, pronta all'uso, visitate il sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

■ **XK 120 OTS**, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga

0309718592

XK 120 OTS SE, 1952, nero, omologata Asi Oro e Fiva, pronta all'uso, restaurata in modo professionale, no permuta, € 85.000, visibile a Forlì



3474000997

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **XK 120 DHC**, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **XK 140 COUPÉ**, Old English White, interno rosso, restauro totale, superba, www.ghibligarage.com

335308824

XK8 CABRIOLET 4.0, 2001/01, blu metallizzato, perfetta, da collezione, seconda serie, interni bianco avorio, km 69.000 reali, tagliandata, visibile a Genova, € 21.500

3801864149

JEEP

GRAND WAGONEER, 1989, blu metallizzato, importata da nuova in Italia, questa è la Jeep per chi non vuole compromessi tra affidabilità, originalità e qualità, interni conservati, tutti gli optional possibili, sicuramente la migliore in Italia, Asi, € 24.000, visibile a Milano



3358186848

WILLYS MB, 1944, verde Nato, buona base, da restaurare, imm. autocarro, motore Diesel, revisionato, targhe nere, da vedere; € 7500

3338170925

JENSEN

■ **JENSEN-HEALEY**, 1973, 2000 cc, motore Lotus, selleria marrone, in ottime condizioni, restaurata, pronta all'uso, targata e Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

LANCIA

2000 COUPÉ HF, 1972, blu, interni bordeaux, decorosa, marciante, revisione aprile 2012, targhe originali, € 8950, visibile a Ivrea

3282771728

■ **APPIA III SERIE**, completa, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

AUGUSTA, 1936, verde, in discrete condizioni, visibile a Conegliano, € 17.000

3343683793

AURELIA B24 SPIDER, 1958, grigio, originale, matching numbers, a richiesta foto e dettagli joachim43@hotmail.it

3356109148

AURELIA B50 CABRIOLET, 1950, grigio vinovo, fuoriserie Pininfarina, Asi, prestigiosa e rarissima, targhe originali, da concorso, prezzo adeguato, visibile a Milano



3397080407 - 02743466

■ **BETA SPIDER ZAGATO**, 1975, motore 1.6, interni neri, verniciata a nuovo, targhe nere, pronta all'uso, visitate il sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

FLAVIA 2000, 1973, beige, motore nuovo, 8000 km; € 5000

335283707

FLAVIA COUPÉ 2000, 1970, rosso, auto in buone condizioni generali, km 107.000, visibile a Rescaldina (MI), € 10.000

3487853825

FULVIA COUPÉ 1.6 HF FANALONA, 1970, rosso, 24.000 km dal restauro, in perfette condizioni

3280548700

FULVIA 2C, 1965, rosso, rialzata, con fatture, targhe e documenti originali, HTP, passaporto, pronta corse, ricambi, 10 cerchi, passato storico, visibile a Bari

337297999

FULVIA COUPÉ, 1975, rosso, completamente restaurata di carrozzeria e meccanica, già iscritta ASI, visibile ad Ascoli Piceno, € 6500

3313747818

FULVIA COUPÉ 1.3 II S, 1974, bianco Saratoga, originale in tutto, anche nel colore, motore, interni ottimi, tenuta in box, revisionata, bollo, 53.000 km originali; € 8000, visibile a Catania

3476816273

■ **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 C. RALLYE 1.6 HF FANALONA, 1970, rosso, interni neri, omologata Asi targa oro, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

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

■ **INDY**, no motore e cambio, da totale restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **KHAMSIN**, buona base da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

■ **MERAK SS**, raro modello con cruscotto "Bora", ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

■ **MEXICO**, sana, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

MERCEDES

170 S, 1949, avorio/nero, veicolo originale, mai restaurato, perfetto, km 51.000, uso quotidiano, radio, valvole, due proprietari, Asi, disponibile per stato uso presso concessionario Mercedes a scelta acquirente, fondi originali, no ruggine, no perditempo, no permuta, € 30.000, visibile a Napoli



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 XK120



GRIGLIA XK150



GRIGLIA MK2



GRIGLIA XJ40



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



3356655607

190 SL, 1961, bianco, completamente sabbiata e riverniciata, rifatta meccanica, tutto conforme originale, interni pelle rosso cardinale, radio Beker, cromature ottime, gomme nuove e fascia bianca di scorta, Asi Oro, targhe nere, bellissima, ogni prova, € 80.000, visibile a Fano



3351025093

190 SL, 1960, creme, restauro totale 2003, perfetta, interno rosso, capote bordò, iscritta Asi, motore km 400, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

190 SL, 1955, buona base da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

190 SL, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga

0309718592

220 SE CABRIOLET, 1962, argento, omologata Asi, mai restaurata, condizioni straordinarie, valuto permuta, € 58.000, flabgast@yahoo.com, visibile a Pesaro



3920185389

280 SL, 1968, hardtop, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

350 SL CABRIOLET, 1971, grigio/azzurro metallizzato, ottime condizioni, km 113.000, unico proprietario, pelle, cerchi in lega, targa nuova, € 15.000, visibile a Verona



3358385855

280 SL PAGODA, 1969, marrone metallizzato, hard top, aria condizionata, servosterzo, cambio automatico, Asi, ottimo stato, documenti in regola, visibile a Viterbo, € 34.500

368908963

230 SL, 1964, automatica, interni rossi appena restaurati, capote nuova, meccanica perfetta, auto con libretto service originale, sempre stata italiana, € 67.000, www.socco.it



3355486291 - 0294964745

MG

A, 1958, verde irlandia, bellissima, I serie, completamente restaurata e riverniciata, cerchi a raggi, gomme/capote/riscaldamento nuovi, bagagliaio di scorta con portapacchi, ottima meccanica, colore unico, Asi, eventuale permuta con Jaguar e Coupé, € 33.000, visibile a Fano



3351025093

A 1600 MK2, 1962, nero, interni rossi, bellissima, certificata Asi, motore ottimo, € 35.000 trattabili



3471107825

A 1600 MK2, 1962, verde, cerchi a raggi, molto bella, in buono stato di carrozzeria e meccanica; www.racingbox.be; € 25.000, visibile a Belgio

0032475476258



Show Room e Vendita:
Bergamo
via L. Luzzatti (zona Malpensata)
Tel. 035.42.43.575
fax 035.38.40.040
infobg@silvauto.it

Vendita e Assistenza:
Grumello del Monte (BG)
via Roma, 158
Tel. 035.83.08.00
Fax 035.83.56.648
info@silvauto.it

Filo diretto 348.5503882
www.silvauto.it

Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati"

 <p>LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 1.3 S COUPE SERIE VIP, anno 1969. Interni in pelle nera, autoradio Voxon stereo 8. Targhe (BG 20...), e documenti originali. Originalissima. <i>iscritta ASI</i></p>	 <p>SINGER MINE SPORT, anno 1934. Meccanica completamente revisionata da Claudio Maglioli. Da oltre 30 anni nella stessa famiglia. Ideale per manifestazioni regolari in quanto coefficiente bassissimo. <i>ASI terzo grado</i></p>	 <p>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. <i>iscritta ASI</i></p>	 <p>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. <i>RESTAURATO MANIACALE</i></p>
 <p>M.B. 350 SL R 107 C. AUTOMATICO, anno 1971. Interni in pelle e capote blu, autoradio d'epoca Sony C300 RDS. Targhe (PS 39...), e documenti originali. <i>iscritta ASI</i></p>	 <p>A.R. 2000 SPIDER VELOCE CODA TRONCA TIPO 115.38, anno 1979, km. 25.892 originali certificati, Interni in pelle nera. Targhe (VC 32...), chiavi, documenti e uso e manutenzione originali. Matching Numbers. <i>iscritta ASI</i></p>	 <p>FERRARI TESTAROSSA MONODADO BISPEC-CHIO, anno 1987, km. 56.327, vettura ultra-perfetta frizione nuova - targhe dell'epoca - doppie chiavi, trousse attrezzi completa e telo coprivettura originali. <i>iscritta ASI</i></p>	 <p>A.R. GIULIA 1300 TI, anno 1966. Interni in panno e finta pelle marrone, pannelli porta in sky testa di moro, targhe (mo 13...), e documenti originali. <i>iscritta ASI</i>. <i>Restauro totale ad altissimo livello professionale</i></p>
 <p>FERRARI 308 GTB CARTER SECCO CARBURATORI, anno 1980. Interni in pelle beige, aria condizionata, autoradio stereo 7 Gravel. Targhe e doppie chiavi originali. Omologata Asi 3° grado targa oro ai massimi livelli.</p>	 <p>LANCIA FLAMINIA GT CONVERTIBILE TOURING, anno 1961. Autoradio dell'epoca, interni pelle nera. Tipo motore 823.00. carrozzeria Touring Milano Superleggera. Matching Numbers. <i>Restauro maniacale ad altissimo livello professionale</i></p>	<p>MASERATI BITURBO 1^ SERIE CARBURATORI, anno 1982, Km. 51.727, <i>iscritta ASI</i>. <i>Perfetta.</i> ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1^ SERIE 116.44, anno 1979, km. 107.777. <i>Conservata in modo maniacale.</i> MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (1997CC 105CV), anno 1989, Km. 122.310. <i>Eccelsa.</i> ALFA ROMEO GTV 6 2.5 TIPO 116 C 1^ SERIE, anno 1981, Km. 130.754, "motore nuovo", <i>Perfetta.</i> ALFA ROMEO ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO FRONTALE, anno 1974, km. 91.202, <i>iscritta ASI.</i> FERRARI 456 GT, anno 1994, km. 73.779. <i>RESTAURATO MANIACALMENTE.</i> M.B. 300 CE W124 C.A., anno 1990. Targhe (BG) e documenti originali. <i>iscritta ASI.</i> FIAT 600 PORTE CONTRORVENTO, 05/1957, km. 127 da motore nuovo totalmente revisionato. FIAT 1100 D BERLINA TIPO 103G1, 1963, km. 58.054. <i>Affare.</i> VW GOLF GLS CABRIOLET 1500 1^ SERIE, 1981, km. 93.154. <i>ASI 3° grado targa oro.</i></p>	

DISPONIBILI: LANCIA AURELIA GT B20 / B24 CONVERTIBILE


DRIVEN AT HEART
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 Balzani 152, 35020 Padova
T. 049 8961605 F. 049 8629289
www.morgan-automobili.it


INTERNI AUTO MAIELI
RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

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 Türkheim-Isinghen
Tel 00 49-8245-9 04 99 95
Fax 00 49-8245-9 04 99 96
germania_ricambi@gmx.de

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 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

Fili DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
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

RESTAURO
MOTORI
Auto d'Epoca
40 anni
da Professionisti



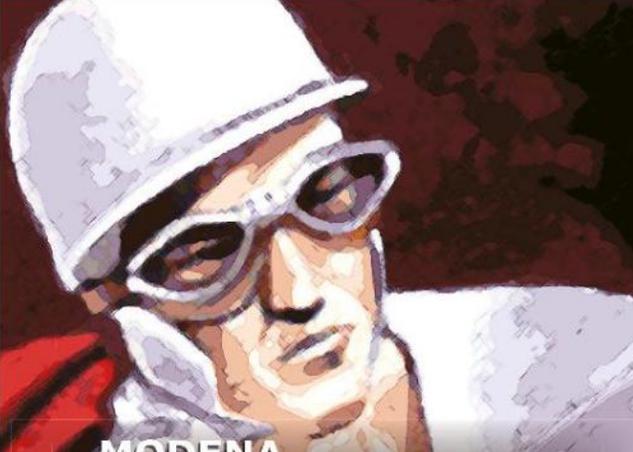
Tel. 0542 641244
www.restauromotori.com
Imola Rettifiche s.r.l. Imola (BO)

Auto d'epoca
Cacciani

Restauri da batter le mani



RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL
PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO
DELLA PERFEZIONE
CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153
www.restauroautodepoca.it


MODENA
MOTOR
GALLERY
MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE

In contemporanea:
Mercatino vendo/scambio

25 e 26 MAGGIO 2013
Modena, Capitale dei Motori

Luogo: Quartiere Fieristico ModenaFiere
Viale Virgilio
Orari: 09.00 - 19.00

Prenotazione spazi:
Tel.059/4924794 - Fax: 059/4924793
commerciale@motorgallery.it

Pacchetti turistici: www.modenatur.it
Promozione e progettazione: Vision Up srl

WWW.MOTORGALLERY.IT



A MK2, 1961, azzurro cielo, esemplare unico, auto esposta al Salone di Torino, già appartenuta ad importante collezione privata, integralmente restaurata Galbiati, omologata Asi Oro, heritage, telefonare ore serali, € 42.000 non trattabili, visibile a Monza

3357221671

B, 1971, verde, auto in ottime condizioni generali, ruote a raggi, guida a destra, uso quotidiano, visibile a Padova, € 14.000

3386322383

B, 1970, old white, mia dal 1999, prezzo non trattabile, solo interessati, visibile a Genova, € 16.000

3461074506

TC, 1948, verde, molto bella, numerosi accessori, targhe nere, visibile a Varese, € 32.000

3297458690

TD, 1953, creme, restauro totale, come nuova, motore KM D, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it



0375790025 - 3498689674

TD, 1952, selleria rossa in pelle, condizioni ottime, meccanicamente in ordine, cromature e carrozzeria molto buone, Asi e targata, info@nervesayto.com



3358262808 - 0422779222

TD, 1952, sana, da restauro, www.ghibligarage.com

335308824

TF, 1954, nero, da concorso, Asi Targa Oro, due proprietari, km 35.000, accessoriata, valuto permuta anche cifra superiore, € 39.000, visibile a Genova



3355604632

TF, 1954, Almond Green, Asi, revisione 6/2014, ottima, completa; € 28.000, visibile a Bergamo

3383168699

MORGAN

4/4 1600, 1992, British Racing Green, due posti, full optional, 41.000 km, perfetta, € 35.500

3476302136

4/4 1600, 1981, bianco, due posti, auto italiana, con targhe nere, pochi km, molti accessori, in ottimo stato, documenti in regola; € 28.000, visibile a Viterbo

368908963

4/4, 1982, selleria in pelle rossa, motore 1600 Ford, cerchi a raggi cromati, portapacchi, davvero molto bella, visitate il sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

PLUS 8, 1991, verde, da amatore, Asi, accessoriata, km 39.000, 8 cilindri, 4000 cc, stupenda, no perditempo, visibile a Genova



3355604632

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1963, grey, ottime condizioni, prezzo trattabile, solo interessati, € 9000

3461074506

MINI TRAVELLER, 1973, yellow gold, condizioni originali, stesso proprietario da 34 anni, visibile a Firenze, € 3500

3339860345

OPEL

GT, 1969, rosso, elaborata Conrero, stradale, documenti ok, interni in pelle

360372850

KADETT CITY, 1975, rosso, condizioni buone sia di carrozzeria che di meccanica, 72.000 km originali, impianto a gas, € 3000

3478494952

PEUGEOT

106 RALLYE 1.6, 1998, bianco, documenti in regola, Oz assetto, mai corso, bollo 06/2013, € 2700, visibile a Padova

3467296850

201 D, 1935, da restaurare, completa, sana e targata italiana, Asi, visitate il nostro sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO



vendita ed assistenza auto d'epoca

Volpago del Montello - Treviso
Tel. 339 8959948
www.livioolivotto.com
e-mail: livioolivotto@virgilio.it



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.



MG A Roadster cc 1500, anno 1959, guida a sinistra, restaurata qualche anno fa.



Austin 7 Tourer a due posti, anno 1933, cc 750.



MG A Twin Cam Roadster anno 1959, vettura italiana, motore originale.



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 B Roadster guida a sinistra, anno 1975, pronta all'uso.



Sabre Royale anno 1988, cc 2000, ottima di tutto, molto bella.



Riley RM 2 1/2 Saloon anno 1952, in buone condizioni, versione rara cc 2500.

ROMA

23-24 Marzo 2013

Il Meglio di

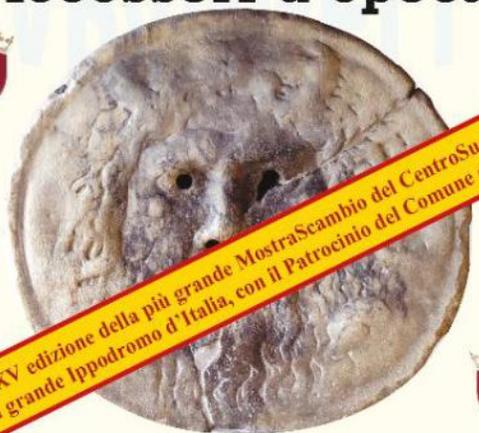
Millennium

ritorna a

CAPANNELLE

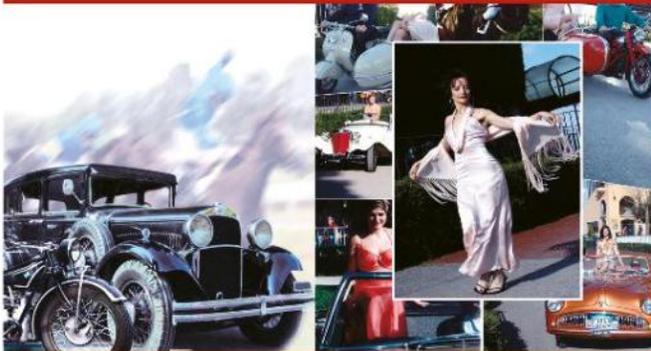
Ippodromo Capannelle, via Appia 1245

Un mare di Ricambi Auto Moto Accessori d'epoca



XXV edizione della più grande MostraScambio del CentroSud nel più grande Ippodromo d'Italia, con il Patrocinio del Comune di Roma

Capannelle, un ritorno alla grande, da sempre richiesto e atteso da espositori, club e appassionati. Già 220 piazzole per ricambi assegnate. In programma: sfilata di moda su auto e sidecar d'epoca a cura dell'Atelier Caterina Forciniti, spettacolo di danza del ventre e altri eventi collaterali eccezionali.



CONTATTI

A.S. Miti & Motori Fax 06.62298727 Tel 3473089257-3803481617
 ilmegliodimillennium@hotmail.it www.millenniummotori.it



www.maggiolino restore.com

Pensa in grande,
 scegli Maggiolino Restore.
 Ricambi accessori e rarità
 per Volkswagen d'epoca.



Via Strodenetto, 6 bis - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolino restore.com

Vitoli Matteo & Figlio
AUTOCARROZZERIA
 SPECIALISTA IN:

- VERNICIATURA A FORNO
- TINTOMETRO E BANCO DIMA
- RESTAURI AUTO E MOTO STORICHE

Maggiolini e DS

Via Bovisasca 97 - telefono 02 39310972 - 20157 milano
 www.carrozzeriavitoli.com info@carrozzeriavitoli.com

AUTOFFICINA
GUARALDI & MARMINI
 SPECIALISTI
 JAGUAR

Via Diana, 12 p.m.i. 44124 - Ferrara
 Cod.F. e P.iva 01706070388
 autofficinaguardaldiemarmini@gmail.it
 Tel. 0532.750615 Cel. 393.5057697

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
 347 0645735 Via Boito, 9
 338 1757047 www.macrestauri.com

2CV PALACE srl
 Via Regina Margherita, 123
 20050 MACHERIO (MI)

cell. 3475236601
 tel.fax 039/2458508
 e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
 restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
 e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

DKS AUTOMOTIVE RENAULT

www.dskautomotive.com

Ricambi e accessori
 Citroën 2 CV e Renault 4

Tel. 0577.909002 - Fax. 0577.909919

AUTORICAMBI SASSI Web: http://www.autoricambisassi.com
 E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
 VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA,
 LAMERATI, PARAVITI, SCRITTE,
 COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
 FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
 Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

AUTOFFICINA FERRARI
 di Ferrari Paolo Andrea
 B.P. 100 - Via Mattia 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 - SCOMI A SOCI CLUB
 www.centromaggiolino.it

MAGICAR
 Atelier CITROËN classiche

Via Forlanini 3 ang. C.so Turati 63
 10134 Torino
 Tel. 011 3017729 - Fax 011 3189918
 E-mail: magicar_rac@citroen.it

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
 http://www.ricambijecp.com - e-mail: turigericambijecp.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matia
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

Pizzarelli Fausto
 RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
 COMPLETI - CAPOTTES PEDANE eccc.
 STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
 Portatile (0337) 569941

RALLY DEGLI EROI
 12 ore di audacia
 2013
 rallydeglieroi.blogspot.it

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola
 VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6

Saremo presenti alla MOSTRA SCAMBIO C.A.M.E.R.
 di Reggio Emilia il 6 e il 7 aprile 2013

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
 Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838
 www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it

CITROËN

205 1.6 CABRIOLET, 1990, grigio scuro metallizzato, auto in buonissime condizioni di carrozzeria e meccanica, fendinebbia, ruote in lega, sedili sportivi, visibile a Reggio Emilia, € 3500

3494955849

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

PORSCHE

911 2700, 1977, verde inglese, carrozzeria/meccanica/interni ottimi, cerchi Fuchs originali, autoradio Beker, vari ricambi, in corso certifica Asi, simona.isorni@libero.it, visibile a Limbiate

3398560781

■ **356 A T2**, molto bella, meccanica potenziata, motore extra, www.ghibligarage.com

335308824

■ **912**, 1969, arancio, restaurata, omologata Asi, interno nero, targa nera, libretto originale, 1600 cc, 90cv, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

944 S, 1988, rosso, auto meccanicamente perfetta, iscritta ASI, revisione 2012, buone condizioni generali, visibile a Riano (Roma), € 8000

3381304291

911 CARRERA 4 CABRIOLET (964), 1991, rosso, in buone condizioni, capote da rivedere, aria condizionata, interni in pelle, manuale pezzi nuovi, 136.000 km, integrate; € 25.500

3488872907

911 CARRERA 4 (964), 1990, blu, omologata Asi, 113.000 km originali; € 28.000, visibile a Ancona

3391561661

RENAULT

4 CV, 1956, rosso, per ricambi, completa, no documenti, no interni, tutto recuperabile, scocca buona sotto ruggine, visibile a Sondrio, € 750

3202755153

4 TL, 1989, bianco, ben tenuta, targhe e documenti originali, 950 cc; € 2200

3921629804

■ **FLORIDE**, 1961, selleria bianca, cabriolet, conservata, omologata Asi, marciante, sana e bella di carrozzeria, visitate il sito, www.nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

SAAB

900, 1991, verde bottiglia metalliz., tre porte, in splendide condizioni di meccanica, carrozzeria e interni, visibile a Marina di Massa, € 5000

3343932196

9-3 CABRIOLET S, 1998, argento, 96 KW, 230.000 km, capote blu, interni in pelle nera, cerchi Viking X16, originale, conservata, da amatore, € 3000, visibile a Bassano del Grappa

3402332880

SINGER

9 HP, 1934, verde, "two seater", documenti italiani, funzionante, vendo o scambio, visibile a Siena, € 30.000

3334862534

SWALLOW

DORETTI, 1955, rosso, molto bella, totalmente restaurata, RHD, foto su www.racingbox.be, rara, TR2 motore alluminio; € 39.500, visibile in Belgio

0032475476253

TECNO

■ **K250**, 1960, monoposto, motore Ducati 250 cc, totalmente restaurata, funzionante, iscritta Club Tecno, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

TRIUMPH

ROADSTER, 1947, crema, rara, gomme nuove, tutto originale, ottima di carroz. e meccanica, capote nuova, cromature perfette, targhe nere, legni rifatti, interni pelle rossa, Asi Targa Oro, permuta Jaguar E, € 33.000, visibile a Fano



3351025093

■ **TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordeaux, capote beige, ruote raggi, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

UAZ

3151, 1990, rosso pastello, 2498 cc, autocarro, diesel, motore orig. Peugeot 179, km 90.830, , targhe originali, full optional, tetto in vetroresina, bollo € 35,15, assicurazione ridotta, sempre garage



3277719858



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



GILCO 750 SIATA SPORT
ANNO 1949, TELAIO TUBOLARE,
TARGHE ORIGINALI,
PER 1000 MIGLIA



FIAT 1100 BARCHETTA FRUA
ANNO 1946, PRIMA VETTURA REA-
LIZZATA DA PIETRO FRUA,
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



OSCA 1600 GT ANNO 1963,
RESTAURO TOTALE, TELAIO
TUBOLARE, MATCHING NUM-
BERS, CARROZZERIA FISSORE



LANCIA AURELIA B20 IV SERIE
ANNO 1954, VERSIONE COMPE-
TIZIONE, EX GINO VALENZANO,
PER 1000 MIGLIA



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



FERRARI 250 GTE
ANNO 1962,
OTTIME CONDIZIONI,
MATCHING NUMBERS



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



FIAT 500 MARE
ANNO 1969, CONDIZIONI
DA CONCORSO,
TARGHE ORIGINALI



MASERATI BORA 4.9
ANNO 1974, STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI,
MOLTO RARA

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it



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



JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER
ANNO 1965, RESTAURO TOTA-
LE, TARGHE TORINO,
INTERNI PELLE BEIGE



AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959, RESTAURO TOTALE,
GUIDA A SINISTRA,
TARGHE ITALIANE



DAIMLER SP 250 DART
ANNO 1961,
RESTAURO TOTALE,
GUIDA A SINISTRA



LANCIA AURELIA B50
ANNO 1950, CONDIZIONI ORIGINA-
LI DA RESTAURARE, TARGHE ORIGI-
NALI, UNICO PROPRIETARIO

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

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi

SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI

Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail:nicolini@sermeira.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

LIBRETTI USO MANUTENZIONE

- CATALOGHI
- RICAMBI
- MANUALI DI RIPARAZIONE

GUARDUCCI FIRENZE
Tel. 3483352711 Fax 055409572

CUSCINETTI D'EPOCA

RIV

Tel e fax: 051.6258156
E-mail: deghen@ilbero.it

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

23^a MOSTRA SCAMBIO
AUTO E MOTO STORICHE E COSE DEL PASSATO
Ricambi e Accessori

MERCATINO DI COSE DEL PASSATO
Borsa del Giocattolo e degli Hobby

DOMENICA 24 MARZO 2013
7° CONCENTRAMENTO DI FIAT 500

23-24 Marzo 2013
Presso Centro Espositivo
Cen.Ser.

Viale Porta Adige, 43
Orario per il pubblico
Sabato 9.00/19.00 • Domenica 9.00/17.00
Padiglioni Coperti e Area Scoperte
Ingresso pubblico € 5,00

Via Casalini, 8
45100 Rovigo
Tel. 348 4428712
www.camarovigo.it
info@camarovigo.it

LA FATTORIA

ACQUISTIAMO
Ferrari
Porsche
Lamborghini
cell. 346 6699140

Affittasi, a Club Associazioni auto e moto storiche,
circa 600mq di capannone storico per garage auto
e moto, centrale in Lissone (MB).
Prezzo interessante. Per contatti e informazioni:
0183.400758 - 339.1539828

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

Vuoi fare pubblicità su
RUOTECLASSICHE

Chiama lo **02.82472.560**
publicita@edidomus.it

Ruoteclassiche al tuo servizio

TERRE di CANOSSA
International Classic Cars Challenge

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica

Salsomaggiore Terme, Forte dei Marmi,
Pietrasanta, Reggio Emilia
18-21 Aprile 2013
www.gpcanossa.it



VOLKSWAGEN

GOLF CABRIOLET, 1988, rosso, rara, versione Usa, 102.000 miglia, Asi, vendesi per inutilizzo, foto su richiesta via e-mail; € 3500 trattabili

3313722620

GOLF GTI, 1986, bianco, auto in perfette condizioni, mia da nuova, vernice originale, nessun sinistro, € 2000, visibile a Milano



3356269391

■ **KARMANN GHIA CABRIOLET**, 1969, ottime condizioni d'uso, www.ghibligarage.com

335308824

KARMANN GHIA CABRIOLET, 1971, molto bella e affidabile, Asi, € 22.000

059683366

■ **MAGGIOLINO**, 1976, interni neri, sano, ottimo di tutto, targhe nere, altri Maggiolini sono visibili presso le nostre sedi di Nervesa (TV), visitate il sito, www.nervesaauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222

MAGGIOLINO, 1964, Bahama Blau, revisione fino al 2014, accessori d'epoca, manometro olio, voltmetro, radio+cassette, tachimetro con parziale, visibile a Milano, € 7500

3351370682

■ **MAGGIOLINO CABRIOLET**, 1972, 1600 cc, interni grigi, capote nuova, selleria ottima, verniciata a nuovo, funzionante, targata, in fo@nervesaauto.com



3358262808 - 0422779222

MAGGIOLONE CABRIOLET 1600, 1980, bianco, modello Karmann, interno e capote neri, bellissima, Asi Targa Oro, € 15.000 trattabili



3471107825

MAGGIOLONE CABRIOLET 1600, 1979, bianco, modello Karmann, bellissimo, Asi Targa Oro, € 15.000 trattabili



3471107825

VENDO MOTO

BMW

R45, 1981, nero, bellissima moto, in perfette condizioni, per veri intenditori, visibile a Massa, Tratt. ris.

335376739

GARELLI

CROSS KL 50/E 5V, 1974, rosso-bianco, in buone condizioni, visibile in zona Friuli

042779376

GILERA

125 TURISMO, 1950, nero-rosso, moto restaurata da 4 anni, targata Roma, targa oro FMI, telefonare solo interessati, visibile a Roma, € 4500

3403937715

HARLEY DAVIDSON

■ **ELECTRA GLIDE**, 1989, superaccessoriata, bellissima, www.ghibligarage.com

335308824

INNOCENTI

LAMBRETTA 125, 1961, Verde Nilo, completamente rimessa a nuovo, documenti mancanti di libretto (smarrito), targa originale, no radiata, gomme/guarnizioni nuove, motore perfetto, pronta per il collaudo, € 3000 non trattabili, visibile a Bergamo

3358009188

KAWASAKI

500 HIB, 1972, arancio, da restaurare, incompleta, motore revisionato, no documenti; ricambi per 750 H2, Carter; € 2500, visibile a Ferrara

3331945910

MOTO GUZZI

GUZZINO 65, 1953, Rosso Guzzi, completamente restaurata di ciclistica, motore, gomme, cerchi, sella, impianto elettrico, con CRS, Asi, € 1850, visibile a Francavilla al Mare



3385679037

LE MANS 3, 1982, rosso-nero, conservata, FMI, cambio a denti dritti, qualsiasi prova, vendo o scambio con Fiat 500 D-N, visibile a Grosseto, € 6000

3479375856

PIAGGIO

CIAO, 1985, blu, senza documenti, prezzo non trattabile, visibile a Torino, € 180

3388777422

VESPA 125, 1963, verde, documenti in regola, targa e libretto originali

3387952430

VESPA 200 RALLY, 1975, Chiaro di Luna metallizzato, perfette condizioni, targa e documenti originali, revisione ok, motore e carrozzeria a posto, € 8000, visibile in provincia di Torino



337220299

■ **VESPA FARO BASSO**, 1954, sabbia, 125 cc, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

SUZUKI

GT 380, 1976, giallo, conservata, funzionante, originale, qualsiasi prova, senza targhe e documenti, prezzo poco trattabile, visibile a Torino, € 3000

3385073459

YAMAHA

XJ 650, 1983, argento, uniproprietario, perfetta, scarichi nuovi, cupolino Givi, telefonare mattino, visibile a Ovada (AL), € 1400

3455270102

VENDO VARIE

BOLLI AUTO, Dal 1923 al 1985, bolli auto con portabollo, solo originali d'epoca più camion e motorini, € 5, s. badoni@virgilio.it



3355699617

CARTELLI, 1950/1960, cartelli di pubblicità



3357081759

CARTELLI, 1930/1960, cartelli di pubblicità



3357081759

CARTELLI, 1940/1960, cartelli di pubblicità



3357081759

CARTELLI, 1920, cartelli di pubblicità



3357081759

INSEGNA PIRELLI, 1960/1970, cm 86x86, bifronte, illuminazione interna, supporto per montaggio a muro, € 165



0332667079

GIORDANI GRAND PRIX 503, 1960, rosso, automobilina a pedali



3357081759

PER LANCIA, Delta Evoluzione, fanali anteriori e posteriori, cerchi volanti, paraurti anteriore, mascherina, chiamare nelle ore serali

0117910286

LIBRO "LE ZAGATO", Fiat BV, Alfa 1900 e SSZ, di M. Marchianò, edizioni Lea, € 50

3881936066

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi in latta Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco ecc.

3466800367

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta Gt, motori 1315, 102, 106, 112, 536, 548 più cerchi metallo e lega

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop

3389369456

Concessionaria Masera & Bacelliere



“Auto d'Epoca e di Interesse Storico”

Via Marconi, 92 Cassano Magnago (Va) - Tel. 0331 201163
www.masera-bacelliere.it - r.bacelliere@masera-bacelliere.it info line: Raffaele Bacelliere 335 5846559



Ferrari 355 Challenge anno 1995



Porsche 996 Carrera anno 1999



Lancia Flaminia Coupé Pininfarina anno 1960



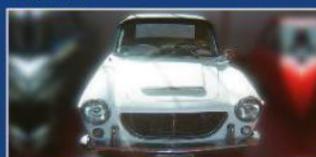
Maserati Indy anno 1969



Jaguar E anno 1963, interni in pelle rossa



Mercedes 220 D8 limousine con interni in pelle bianca, anno 1970



Fiat 1200 Spyder anno 1960



Triumph Spitfire MK IV anno 1974



Lancia Fulvia 1300, anno 1974



Fiat 500 Giardiniera, anno 1967



Fiat 124 Spyder, anno 1969



Fiat 600 anno 1964



Ferrari 456 GT anno 1996



Ferrari Dino anno 1980



Fiat 130 coupé anno 1973



Mini Morris station wagon anno 1980

Disponiamo inoltre delle seguenti vetture: Alfa Romeo Giulietta anno 1983•Ferrari 208 G.T.B 4•A112 Abarth anno 1980•Mercedes anni '60, '62 e '63•Taxi londinese anno 1984•Mini Morris station wagon anno 1980•Citroen GX station wagon anno 1972•Triumph spitfire anno 1974•Audi 100 coupé anno 1972•Fiat 600 anno 1965•Suzuky santana anno 1987•Fiat 600 anno 1964•Mercedes 220 Se anno 1963•Fiat 130 coupé anno 1973 di colore bordeaux•Ferrari 465 GT anno 1996 colore argento metallizzato•Mercedes 220 D 8 Limousine

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

e-mail: r.bacelliere@masera-bacelliere.it - Telefono: 0331.757221

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi più ingranaggi alzavetro, disponibilità anche Spider 1300/1600
3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, vari ricambi, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, per Giulietta e Giulia hardtop
3389369456

PER ALFA ROMEO, Gta, sedili anteriori e posteriori originali, come nuovi, con supporti, presa aria originale, volante in legno con bottone clacson, radiatore acqua nuovo, visibile a Padova
335205541

PER ALFA ROMEO, 160 libretti uso e manutenzione dagli anni 60 ai giorni nostri e 150 depliant dagli anni 80 ai giorni nostri. No incompetenti, curiosi e perditempo. Solo in blocco, prezzo trattabile, visibile a Belluno, € 5000
3404839620

PER ALFA ROMEO, Alfetta Berlina, Alfetta GTV, paraurti nuovi, alzavetro, strumentazione volante, maniglie ed altro
3337843998

PER ALFA ROMEO, 1970, Giulia GT, cerchi in lega, BWA, quattro braccia, 6x14, attacco 108, con coprimozzi; € 450
3393205230

PER ALFA ROMEO, GTV 2000 Junior, Weber, tromboncini + piastra, cupolino portastrumenti, parafanchetti, alternatore, motorino, visibile a Nocera Inferiore
3398069563

PER ALFA ROMEO, 1963-1976, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria, volanti, visibile a Ravenna
3381500621

PER ALFA ROMEO, 1972, Montreal, motore da assemblare, completo di pompa Spica, visibile a Chiavari, € 4500
3346917204

PER ALFA ROMEO, 1971, motore serie 530, interni color beige, carburatori Weber; € 800, visibile a Chiavari
3346917204

PER CITROËN, DS, ricambi nuovi ed usati, interni e moquette
3355945776

PER DINO 246 GT GTS, 1970-1973, paraurti, fanali, carrozzeria, meccanica, motori, motorino d'avviamento, volanti, cruscotto, vetri nuovi, peter.dino@live.fr
0033660801115

PER FERRARI, 308, motore Ferrari, tutto smontato, da rimontare, non per perditempo, prezzo interessante, miglior offerente
3478494952

PER FERRARI, 1970, Dino 246 GT, libretto uso e manutenzione, catalogo parti di ricambio, come nuovi; € 650
3283056562

PER FIAT, 131 Racing o Abarth stradale, cambio; € 800, visibile a Ravenna,
3394546867

PER FIAT, 500 D, motore rifatto, completo, senza cambio, con pochissimi chilometri, € 1050
3283787456

PER FIAT, 508 Balilla 4 marce, motore, cambio, lame paraurti, copriruote cromati, ruote di scorta; miglior offerente
0964381867

PER FIAT 600, I serie, ristampa manuale riparazione completo, tutte le parti, 200 pagine, € 25
3383391744

PER INNOCENTI, Spider, ricambi vari
3387665792

PER ISO RIVOLTA, 1962-1974, GT, Lele, Grifo, Fidia, cambi nuovi originali. Telefonare dalle 19 alle 19.30, no spedizioni
063332650

PER JAGUAR, MK2, E Spyder I, cerchi a raggi, bilanciatura e cromatura perfette, € 700, visibile a Biella
0152562455

PER JAGUAR, 1986-1994, XJ 40, ricambi vari di meccanica e carrozzeria, interni in pelle, motore 4000, prezzi modici, visibile a Porto Viro
3392627860

PER LANCIA, Appia 2^a/3^a serie, carburatore Solex PBIC, anche per Giardinetta, visibile a Chieti, € 200
330431411

PER LANCIA, 1954-1955, Aurelia B20 IV serie, motore IV serie, revisionato, km 0, mai montato, perfetto, con motorino avviamento e spinterogeno; € 12.500, visibile a Roma
3397549451

PER LANCIA, Fulvia Coupé berlina Zagato, tutto per il restauro: strumentazioni, teste 1.3 e 1.6, motori, telai e varie
0575592056

■ **PER MOTO GUZZI**, 1949, targhe e libretto originali Milano
3389369456

MOTOR, 1946-1952, rivista Motor, 360 numeri complessivi; € 1800, visibile a Pisa
3381501981

■ **PER PIAGGIO**, Ape Calessino, documenti e ricambi vari, più altro materiale
3389369456

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95
3387289910



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

PER PORSCHE, 914/6, cofano anteriore e posteriore, due cofani, motore, paraurti anteriore e posteriore, sedili in panno a quadri, ammortizzatori posteriori, rosette per maniglie braccioli, porte, cornici, faro, porta destra in fibra e vetri laterali Gt, visibile a Padova
335205541

PER PORSCHE, 356, 2 sedili anteriori in ottimo stato, € 2100
3394070270

PER PORSCHE, 964 Turbo, cerchi ruota Cup, anteriori 7.5Jx17h2, posteriori 9Jx17h2, perfetti, visibile a Padova
3385077783

PER PORSCHE, Porsche Parade Europa 2002, borsa portadocumenti, in tela blu, con logo, nuovissima
3887423299

PER RALEIGH, Royal Roadster, pattini freno originali, made in England, marca Fibrax, n°4, 50 mm e n°4 da 60 mm, visibile a Roma
3388432627

PER TRIUMPH, 1958, TR3A, carburatori H6 13/4 SU revisionati a nuovi, completi di tiranteria, visibile a Ventimiglia, € 800
3343206941

PNEUMATICI UNIROYAL, quattro, 5.90-13, nuove, Guido, visibile a Rivalta (TO), € 100
3387289910

RMSTE, 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

VARIE, due orologi da cruscotto, funzionanti, con carica a molla, Jaeger (4gg), Veglia (8gg)
3387893430

VOLUMI QUATTORRUOTE, Fiat e Lancia
3348216800 - 3386698789

COMPRO AUTO

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, permuta con prestigioso appartamento 170 mq nei pressi di Firenze
3389540573

AUTO STORICHE, tipo Mercedes 190 SL o Ferrari 246 GT, scambiando con barca a vela Dufour 12 mt
0302792090

LANCIA

DELTA 1600 HF TURBO I.E., 1991-1992, bianco-grigio-rosso, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento in contanti
3398400771

APRILIA, 1945-1949, qualsiasi colore, pagamento contanti
3332612043

MERCEDES

300 CE COUPÉ, 1992-1994, anche da restauro
3687589127

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET, 1960, indifferente, con documenti italiani; prezzo coerente
3388641668

COMPRO VARIE

CARBURATORI, per fine attività, vendesi carburatori per auto d'epoca, visibile a Torino
3383146038

MODELLINI, automobiline anni 60-90, Politoys, Corgi, Minichamps, BBR, scala 1:43, 1:24, collezioni, kit, obsoleti
022367505

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi in latta Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Schuco etc.
3466800367

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione, materiale cartaceo, fino ad anni 70
3283056562

MOTOR ITALIA, anni 48-50, anche numeri singoli
3487972980

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

VARIE, fregi di auto, vecchi e nuovi
3348216800-3386698789

Vuoi abbonarti a QUATTORRUOTINE
 Chiama 800.00.11.99
 uf.abbonamenti@edidomus.it
 Dal 1961 la più autorevole guida al collezionismo



**PASSIONE
IN MOVIMENTO**

C.A.M.E.R.

Club Auto Moto d'Epoca Reggiano

33^a

EDIZIONE

**MOSTRA
SCAMBIO**

6-7 APRILE 2013

***Auto Moto Cicli
Ricambi e Accessori d'Epoca***



REGGIO EMILIA FIERE



PATROCINIO COMUNE
di REGGIO EMILIA



PATROCINIO PROVINCIA
di REGGIO EMILIA

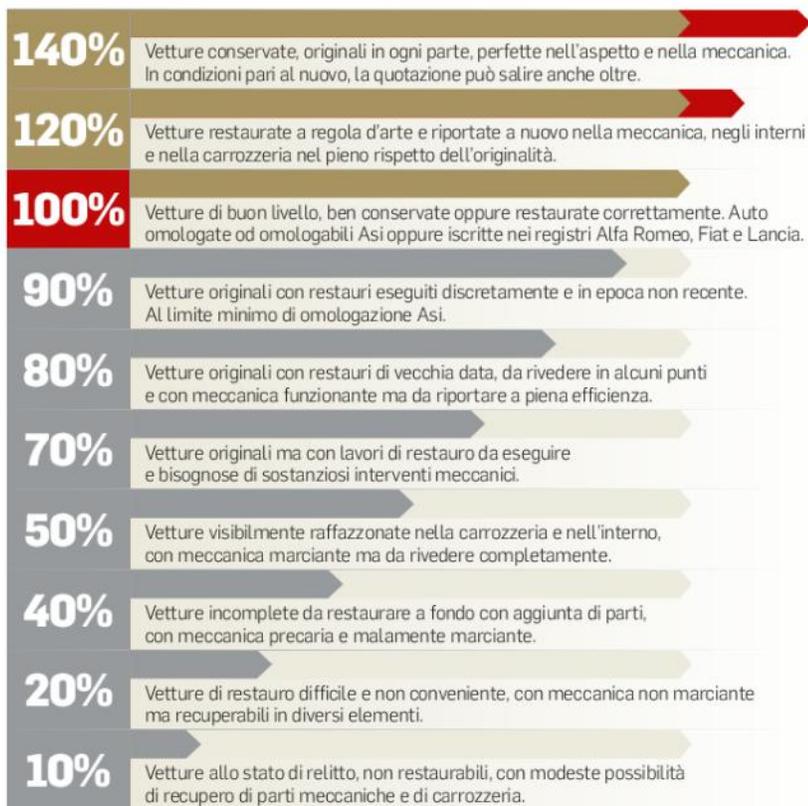


ORARIO VISITATORI
www.camerclub.it

SABATO: 8.00 - 18.30 DOMENICA: 8.00 - 17.00
mostrascambio@camerclub.it



10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECCLASSICHE

QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2002, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

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

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
ABARTH ITALIA				ACMA FRANCIA				ALFA ROMEO ITALIA				valutazioni in crescita • valutazioni in discesa			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	27.000	ACMA 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000	1900	1884	1950-54	18.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	35.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	1900 TI	1884	1952-54	20.000
595	594	1963-71	15.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	22.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	170.000	1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	24.000	RL TURISMO	2994	1926-27	120.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
695	690	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	22.000	RL TURISMO	2994	1926-27	120.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	24.000	RL TURISMO	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	65.000	RL TURISMO	1487	1928-29	250.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1953-54	55.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000	6C1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250.000	1900 SS	1975	1954-55	65.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	AC GRAN BRETAGNA				6C1750 SPORT	1752	1929-33	190.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000	6C1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	30.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	28.000	6C1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	45.000	6C1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.000	GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	16.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000	6C1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	35.000	6C2300	2336	1932-34	1.500.000	GULJETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	6C2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	120.000	GULJETTA TI I SERIE	1290	1957-59	13.000
MONMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	55.000	6C2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GULJETTA TI II SERIE	1290	1959-61	12.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	COBRA 260	4261	1962-63	150.000	6C2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GULJETTA TI III SERIE	1290	1961-65	10.000
OT 1000	982	1964-68	9.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000	6C2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000	GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 427	6997	1964-68	350.000	6C2900A	2905	1936	1.500.000	GULJETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	80.000	6C2900B	2905	1937-39	2.500.000	GULJETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000
OT 1300/124	1280	1966-69	15.000	COBRA 212 S/C V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C2500 TURISMO 5 POSTI/B POSTI	2443	1939-45	40.000	GULJETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	14.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	6C2500 SPORT	2443	1939-45	60.000	GULJETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	80.000	GULJETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	16.000	SUPERBLOWER/CRS	3506-4942	1997-02	100.000	6C2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	ACM ITALIA				6C2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE	2443	1946-50	45.000	GULJETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	6C2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	90.000	GULJETTA SZ	1290	1958-61	65.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000					6C2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	150.000	GULJETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	110.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	34.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2.500	166 3.0 V6 24V	2959	1998-02	2.000	12/14	1666	1936-37	18.000
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	32.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	6.000	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-02	2.000	20/25	1670	1937	25.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	30.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	5.500	147 6TA	3179	2002	11.000	16-SIX	3900	1938	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	40.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	6.000					20	2783	1939	25.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	38.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	15.000	ALLARD GRAN BRETAGNA				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	J2 ROADSTER	3917	1946-51	45.000	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	GTV 2.0	1962	1983-87	5.000					18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	6.500	ALPINA-BMW GERMANIA				18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	27.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	7.500	B3 33 BERLINA/TOURING	3300	2000-02	6.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	B3 33 COUPE	3300	2000-02	7.500	SAPPHIRE 34/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	B3 33 CABRIOLET	3300	2001-02	10.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	300.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	9.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	7.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000				
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	25.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	ARO ROMANIA			
GIULIA 1300	1290	1964-71	6.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000					M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	5.000	ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	ALPINE RENAULT FRANCIA				SERIE 240	2495-3119	1972-93	1.500
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	4.900	ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA SUPER	1570	1965-72	7.000	ARNA L/SI/TI	1186-1490	1984-86	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	ASA ITALIA			
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	5.000	33 1.3/1.5/1.6/1.8/2.0	1351-1490	1983-89	1.500	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	4.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	5.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	3.900	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ROCTIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1992	1.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	4.000	33 3.0 Q.V.	1712	1986-89	2.500	A108 BERLINETTA	988	1958-65	17.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.900	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	A108 CABRIOLET	845	1960-64	15.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 1.3 S/L7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	A108 COUPE	998	1960	15.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.5/L7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	A108 2+2	845	1961-64	13.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	A108 2+2	904	1961-63	13.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	15.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	17.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	A110 BERLINETTA (51 CV)	956	1963-64	15.000	2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-93	1.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	DB2 COUPE	2580	1950-53	80.000
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-93	1.000	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	19.000	DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	100.000
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-93	750	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	19.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-58	85.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-93	750	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	16.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-58	120.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-93	1.000	A110 GT4	1108	1964-69	13.000	DB4 COUPE	2580	1950-53	100.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-93	1.000	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	20.000	DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	DB4 GT	3670	1959-61	250.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-93	1.500	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	25.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.000.000
2600	2684	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	25.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	180.000
2600 DE LUXE (OSI)	2684	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4	1712	1991-93	2.000	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	30.000	DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	230.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 S.W.	1712	1991-93	2.500	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	120.000
2800 SPRINT	2684	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.7 IE 18V Q.V.	1712	1990-93	2.000	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	25.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	130.000
2800 SZ	2684	1965-68	55.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-93	1.500	A110 1300 G	1255	1970-71	40.000	DB6 VOLANTE	3995	1965-70	170.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	30.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 1800	1565	1968-73	38.000	DB6 VOLANTE	3995	1967-72	30.000
2800 SPIDER TOURING	2684	1962-65	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 1800 S	1565	1970-73	50.000	DB6 VANTAGE	3995	1968-71	35.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 1800 SC/SI	1605	1974-75	45.000	DB6 V8	5340	1969-72	35.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500	A110 1800 SX	1647	1976-77	40.000	LAGONDA V8	5340	1974-76	50.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A 310 1800	1647	1971-76	10.000	V8	5340	1973-82	35.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A 310 V6	2664	1976-84	12.000	V8	5340	1983-89	40.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	V6 GT	2849	1985-90	7.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	55.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	V6 TURBO	2458	1985-91	9.000	V8 VANTAGE	5340	1983-90	60.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A 610 TURBO	2975	1991-95	11.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	80.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	ALVISA GRAN BRETAGNA				V8 VOLANTE	5340	1976-80	75.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A BERLINA	2993	1950-54	25.000	V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	90.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 2.4 TD	2393	1988-92	2.000	TA DROP HEAD	2993	1950-54	35.000	V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	75.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	TB DROP HEAD	2993	1950-52	35.000	V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	100.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	TC BERLINA	2993	1954-58	30.000	VIRAGE	5340	1988-93	36.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	TD BERLINA	2993	1958-63	30.000	VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	45.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-93	1.000	TD DROP HEAD	2993	1958-63	40.000	VIRANTE 2+2	5340	1991-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6	2959	1987-93	1.500	TE BERLINA	2993	1963-65	30.000	LWB VOLANTE	5340	1997-99	47.000
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-93	2.500	TE DROP HEAD							

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-02	3.000	METRO L3/L3 S/L3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	1.000	T2	6750	1977-80	22.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1286-1921	1976-81	1.000	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-02	2.500	METRO L3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
80 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	2.000	AUSTIN GRAN BRETAGNA				METRO MG	1275	1981-90	2.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
80/80 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	20	3001	1921-31	13.000	METRO WANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	20 II SERIE	3600	1932-38	12.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1986-1984	1986-90	1.000	12	1661-1981	1921-35	9.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	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
80/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	MONTEGO/MONT EGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
80/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	12/4	1535	1932-36	8.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 D/DSL	1994	1989-91	1.000	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	15.9	1711	1935-37	8.500	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	BROCKLANDS/R	6750	1992-98	22.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	14	1711	1937-39	8.500	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	TURBO R/S/R/T	6750	1985-98	30.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	14	1711	1937-39	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BNI	2660	1933-55	30.000	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
100 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1955	30.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 BN2	2660	1955	30.000	CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100 S BN2	2660	1954-55	60.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
100 D/TD/II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	16	2249	1932-36	10.000	100 M BN2	2660	1956	50.000	ARNAGE/RED LABEL	4398-6750	1998-02	28.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	18	2510	1939-39	10.000	3000 BN7/B77	2912	1959-61	35.000	ARNAGE R	6761	2002	30.000
100 AVANT Q/TD/II	1986-2461	1983-91	1.000	28	4016	1938-40	15.000	3000 MK II BN7/B77/BJ7	2912	1961-63	40.000	ARNAGE T	6750	2002	35.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-93	1.000	EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	3000 MK III B.J.8	2912	1963-68	45.000				
100 2.5 TD IV SERIE	2461	1991-93	1.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	3000 MK III FROG EYE	948	1958-61	15.000				
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				
100 AVANT TD I S.	2461	1991-93	1.000	A40 DORSET	1199	1947	5.000	SPRITE MK II	1098	1962-66	10.000				
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	SPRITE MK III	1098	1966-67	9.000				
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000				
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	AUTO UNION/DKW GERMANIA							
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	F 914	896-980	1954-62	4.500	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	5.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000/1000 S	980	1959-63	4.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1958-63	5.000	S8 BERLINA	1452	1934-39	22.000
QUATTRO	2144	1980-86	15.000	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1958-63	5.000				
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-88	17.000	A85	2639	1958-59	5.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500				
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A89	2912	1959-61	5.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-65	6.000				
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	AL05	2639	1958-59	5.000	AUTOBIANCHI ITALIA							
COUPE 2.0 E	1984	1989-93	1.500	AL05 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	9.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	AL10/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1989-93	2.000	CHAMP	2838	1952-57	9.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.500	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	65.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1989-90	2.500	A30	803	1951-56	4.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	4.000	328 ROADSTER	1971	1937-39	250.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-93	1.000	A35	948	1956-62	4.500	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	501/6	2070	1955-58	17.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-93	1.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	GIARDINIERA	499	1966-77	2.500	501/8	2580	1955-62	18.000
80 2.8 V6/QUATTRO V SERIE	2771	1991-94	1.500	A50 CAMBRIDGE	1489	1957-67	4.000	STELLINA	767-792	1963-68	6.000	502/2.8 LITRI	3168	1954-61	18.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	2.500	A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	502/3.2 LITRI	2580	1955-61	19.000
S2 AVANT	2226	1992-94	3.000	A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	PRIMULA 65C	1197	1968-70	2.000	903 COUPE	3168	1956-59	50.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	9.000	A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.8 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	4.000	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1969-72	2.000	507 ROADSTER	3168	1956-60	300.000
COUPE 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1992-95	2.000	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	A111	1438	1969-72	2.000	2800	2580	1961-62	14.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.500	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A112	903	1969-71	3.000	2800 L	2580	1961-62	15.000
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	1.500	A40	948-1098	1938-68	3.500	A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
100 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT S4	2226	1991-94	1.500	AL25 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	AL12 ELEGANT	903	1983-86	1.500	3200 CS	3168	1962-65	17.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	2.500	AL35 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	AL12 JUNIOR	965	1971-82	2.000	250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	AL12 ELITE	965	1979-85	1.500	600	582	1957-59	7.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	AL12 LX	965	1983-85	1.500	700 BERLINA	697	1980-81	4.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	GPSY	2199	1958-67	7.000	AL12 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500	700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000
A4 CABRIOLET 2.4/3.0	2383-2976	2002	4.000	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	AL12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500	700 COUPE	697	1959-64	5.000
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.000	AL12 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000	700 LS COUPE	697	1964-65	4.000
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4.500	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	MINI COOPER	997	1961-63	10.000	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	MINI COOPER	998	1964-68	9.000	Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-96	1.500	1500	1499	1961-64	3.000
A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	13.000	Y10 FIRE L/E L/X/ELECTRONIC	999-1108	1987-93	1.000	1800	1606	1964-66	3.000
A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	16.000	Y10 1.3 L/E/GT LE	1297-1301	1987-93	2.000	1800	1773	1963-68	3.500

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
3.3 LUJ	3210-3299	1973-77	5.000	728/728(730/732/733) (E23)	2788-3210	1977-82	2.000
3.0 CS	2986	1971-76	7.000	728/732(1) (E23)	2788-3210	1982-86	2.000
3.0 CSI	2986	1971-76	8.000	735(1) (E23)	3430	1979-82	2.500
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	17.000	735(2) (E23)	3430	1982-86	2.500
3.0 CSL (BIMOBILE)	3003-3153	1973-75	35.000	745(1) (E23)	3210-3430	1979-82	3.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	745(2) (E23)	3430-3453	1982-86	3.000
315/316/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	730/735(1) (E32)	2986-3430	1986-92	3.000
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	735L (E32)	3430	1988-92	3.500
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730/730i (V8/740i) V8 (E32)	2986-3982	1982-94	3.500
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	750/L (HL) (E32)	4988	1986-94	5.000
323i (E21)	2316	1977-82	4.500	730i V8/740i V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	728i (E38)	2793	1999-01	2.500
316/318i/320i (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730/735(1) (740i) V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500
323i (E30)	2316	1982-85	3.500	530/L (E38)	5709	1994-01	4.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	M1	3430	1979-81	90.000
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	Z1	2494	1988-92	25.000
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	840 C (V8 32V) (E31)	3982-4398	1993-00	9.000
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	850/850 C V12 (E31)	4988-5379	1989-00	11.000
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	850 CSI V12 (E31)	5576	1982-96	18.000
316i/318i/318iS/320i (E30)	1586-1991	1987-91	1.000	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.500	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	8.000
325i 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000
325i 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 2.8/3.0 COUPE	2793-2979	1998-02	9.000
318i/320i TOURING (E30)	1786-1991	1988-91	1.500	Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	X5 3.0	2979	1999-02	5.500
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	X5 4.4	4398	1999-02	6.000
325iX 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	323i/325i/328i/330i 24V (E46)	2494-2793	1998-02	3.000
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	323i/325i/328i 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500
325i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	318i/318i COUPE (E46)	1895	1999-02	3.500
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	320i 24V COUPE (E46)	1991	1999-02	4.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	323i/325i/328i/330i 24V C.P.E (E46)	2494-2793	1999-02	5.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-02	5.000
M3 SPORT EVOLUTION (E30)	2467	1989-90	20.000	325i/330i CABRIOLET (E46)	2494-2979	2000-02	6.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	M3 COUPE (E46)	3246	2001-02	11.000
316i/318i (E38)	1586-1796	1990-93	1.000	M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-02	13.000
320i 24V (E38)	1991	1990-93	1.500	Z8 ROADSTER	4941	2000-02	75.000
323i/325i/328i 24V (E38)	2494-2793	1990-98	2.500	735i (E65)	3600	2001-02	4.500
M3 (E38)	2990	1994-95	8.000	745i (E65)	4398	2001-02	5.500
M3 3.2 (E38)	3201	1995-99	9.000				
323i/328i 24V TOURING (E38)	2494-2793	1995-99	3.500				
316i/318iS 16V COUPE (E38)	1586-1796	1992-99	4.000				
320i 24V COUPE (E38)	1991	1992-99	4.000				
323i/325i/328i 24V COUPE (E38)	2494-2793	1992-99	4.500				
M3 COUPE (E38)	2990	1992-95	9.000				
M3 3.2 COUPE (E38)	3201	1995-00	10.000				
318i CABRIOLET (E38)	1796	1994-00	4.000				
320i 24V CABRIOLET (E38)	1991	1994-00	4.500				
323i/325i/328i 24V CABR. (E38)	2494-2793	1993-00	5.000				
M3 CABRIOLET (E38)	2990	1994-95	8.000				
M3 3.2 CABRIOLET (E38)	3201	1995-00	10.000				
323i TI COMPACT (E38)	2494	1998-00	2.000				
518/520/520i (E12)	1766-1990	1972-81	1.500				
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000				
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500				
528i (E12)	2788	1977-81	3.000				
535i (E12)	3430	1980-81	3.500				
518/518i/520i (E28)	1766-1991	1981-87	1.000				
525i/528i (E28)	2494-2788	1981-87	1.000				
524 D (TD) (E28)	2443	1983-87	1.000				
535i (E28)	3430	1985-87	2.000				
M 535i (E28)	3430	1984-87	3.500				
M5 (E28)	3430	1987-88	5.000				
518i (E34)	1796	1990-93	1.000				
520i/520i 24V (E34)	1991	1988-93	1.000				
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-93	1.000				
525i (E34)	2494	1988-93	1.500				
525i 24V/525iX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500				
525i/525iX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000				
530i (E34)	2886	1988-93	2.000				
530i V8 TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000				
535i (E34)	3430	1988-93	2.500				
540i V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500				
M5 (E34)	3535	1988-92	5.500				
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500				
520i/523i/525i/528i 24V (E39)	2171-2793	1995-02	3.000				
535i 32V (E39)	3498	1995-02	3.500				
540i 32V (E39)	4388	1995-02	4.000				
523i/528i/530i 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000				
535i 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500				
540i 32V TOURING (E39)	4388	1997-02	5.000				
628CS/630i CS/633CS (E24)	2788-3210	1976-82	4.500				
635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000				
635 CSI (E24)	3453	1982-89	5.000				
628 CS/633CS (E24)	2788-3210	1982-88	6.000				
M 635 CS (E24)	3453	1984-89	11.000				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
BUGATTI FRANCIA							
TYPE 13	1377-1368	1918-20	180.000				
TYPE 22	1453	1919-26	170.000				
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000				
TYPE 23	1453	1919-26	170.000				
TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000				
TYPE 30	1991	1922-26	150.000				
TYPE 35	1991	1924-31	500.000				
TYPE 35A	1991	1924-31	500.000				
TYPE 35T	2261	1926-30	700.000				
TYPE 35TQ/B	2261	1927-31	700.000				
TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000				
TYPE 37	1496	1925-30	400.000				
TYPE 38	1991	1926-27	200.000				
TYPE 38A	1991	1927	250.000				
TYPE 40	1496	1926-30	200.000				
TYPE 40A	1628	1930	250.000				
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	5.000.000				
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000				
TYPE 44	2992	1927-30	150.000				
TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000				
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	300.000				
TYPE 49	3257	1930-34	120.000				
TYPE 50	4972	1930-34	400.000				
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000				
TYPE 57 GALIBRIER	3257	1933-39	250.000				
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000				
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000				
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000				
TYPE 57C	3257	1937-39	400.000				
TYPE 57S	3257	1936-38	450.000				
TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000				
TYPE 64	4432	1940	1.000.000				
TYPE 68	369	1942	100.000				
TYPE 73A	1488	1947	150.000				
TYPE 101/101C	3257	1951-52	200.000				
EB 110/110S	3500	1982-96	180.000				

CATERHAM GRAN BRETAGNA

211 8/18/20 16V	1588-1998	1995-01	18.000
SUPER SEVEN	1588-1998	1986-02	20.000

CEIRANO ITALIA

150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000

CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1982-94	5.000
BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
BLAZER (S-10) GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-02	5.000
TAHOE/GMC YUKON	5733	1985-89	6.000
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1985-89	5.000
TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-02	7.000
TRAILBLAZER	4157	2000-02	4.000
CORVETTE COUPE (C5)	5666	1996-02	10.000
CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1996-02	14.000

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	2.000
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	1.000
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2500	1993	1.000
VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
VISION	3301-3526	1992-95	1.000
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-02	4.000
300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
PT CRUISER	1598-2429	1999-02	2.000
VOYAGER 3.3 (III SERIE)	3301	2001-02	3.500
GRAND VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-02	3.000

CISITALIA ITALIA

202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
202 CABRIOLET	1089	1947-52	120.000
202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-4	

Modello	cm ³	Anni	Euro
BK 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000
BK TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000
BK 67/GT1	1905	1983-92	1.500
BK 19 GT1 16V	1905	1987-92	1.500
BK 4 TC	2141	1985-86	30.000
BK 19 4X4	1905	1988-92	1.000
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.500
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000
CX 20/22	1995-2165	1986-89	2.500
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500
CX 25 BREAK RQ/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-03	1.000
XM 3.0 I V6 BREAK	2975	1991-93	1.500
XM 2.0 I D INJECTION	1998	1989-93	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000
XM 2.0 I BREAK	1998	1991-93	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.000
SAXO L6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000
ZK 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993	1.000
XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993	1.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000
XSARA COUPE 2.0 16V	1998	1998-02	1.000

CIZETA ITALIA

V16T	5985	1993	200.000
------	------	------	---------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1998	1990-93	500
--------	------	---------	-----

DAF OLANDA

600/750 DAFFODIL	900-746	1988-88	3.500
33	746	1988-70	2.500
44	844	1966-70	1.500
55	1108	1967-70	1.500
55 COUPE	1108	1968-70	2.000

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	3.500
TAFT F20	1387	1976-84	3.000
ROCKY/DTD	1998-2765	1984-00	2.000
FEROZA	1590	1988-99	2.000
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	983	1982-93	1.000
CHARADE 1.3 4WD	1295	1982-93	1.000

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2852	1951-54	9.000
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000
MAJESTIC	3794	1968-69	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	2548	1959-64	28.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE I SERIE	5345	1973-77	16.000
SOVEREIGN 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000
3.6-4.0 (KJ40)	3590-3980	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (KJ40)	5993	1989-94	7.000
SIX 4.0 6 24V	3980	1994-97	7.000
V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000
240 Z	2993	1969-75	13.000

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	10.000
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.000
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	13.000
850 LE MANS	851	1961-62	9.000

DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	26.000
-------	------	---------	--------

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35.000
MANGUSTA	4728	1966-70	45.000
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	35.000
PANTERA L	5763	1981-88	37.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	38.000
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000
DEALVILLE	5763	1971-80	10.000
DEALVILLE	5763	1981-88	12.000
LON GCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	13.000
LON GCHAMP SPIDER	5763	1980-89	18.000
GIARA	3982-4601	1996-04	27.000
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	23.000

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000
DO	3003	1918-24	35.000
DE/D/DIS II CV	2116-2120	1922-28	35.000
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	55.000
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000
DR	2170	1927-30	35.000
D8/D8	2517-3045	1931-33	50.000
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	40.000
D6-65	2678	1934-35	50.000
D6-60/D6-90	2449-3226	1935-37	55.000
D6-70	2729	1936-37	55.000
D6-75	2803-2984	1938-40	60.000
D8/D8S	4060	1929-33	80.000
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	65.000
D8-85/D8-105	3570	1934-35	85.000
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	100.000
D4	1480	1933-34	30.000
D1-12	2151	1935-38	35.000
D1-50	2370	1938-39	40.000
3 L	2984	1946-54	50.000
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	60.000

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	50.000
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
TYPE 87	1843	1921-26	30.000
TYPE 92	2513	1924-28	35.000
TYPE 94	1940	1923-26	35.000
TYPE 97	2847	1923-26	30.000
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000
TYPE 109	1496	1929-31	15.000
TYPE 110	2178	1930-31	25.000
TYPE 112	2872	1927-29	35.000
TYPE 112/123	1800	1932-33	20.000
TYPE 124	2102	1931-34	25.000
TYPE 126	2890	1931-34	35.000
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1936-46	35.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	70.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	150.000
TYPE 135 M/M/S/M/COMPETITION	3557	1938-52	80.000
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	35.000
TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/165	4496	1937-38	35.000
TYPE 168	3557	1938-39	40.000
TYPE 175	4455	1947-50	100.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	70.000
TYPE 235	3557	1951-54	100.000
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000

DELTA FILIPPINE

MINI CRUSER	1587-1951	1974-85	1.500
-------------	-----------	---------	-------

DIATTO ITALIA

20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
20A BERLINA	1996	1924-27	35.000

DINO ITALIA

206 GT	1996	1967-69	100.000
246GT	2418	1969-73	90.000
246GTS	2418	1972-74	110.000
208GT4	1991	1975-80	12.000
308 GT4	2926	1973-77	16.000

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	4.000
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	4.000
SONDERKLASSE LUXUS-COUPE 4P	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	5.500
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	4.500
3-6 LUXUS-COUPE 4P	996	1955-59	5.500
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	30.000	1100/103 H LUSO	1089	1959-60	5.500	128 (II SERIE) SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-93	1.000
510 S	3446	1920-25	35.000	1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	150.000	1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 FAMILIARE (II/III SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TIPO 16V	1756	1988-93	1.000
509/509 A	990	1925-29	20.000	1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000
509 S	990	1925-29	25.000	1100 D	1221	1962-66	3.500	128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000
521/521 C	2516	1928-31	35.000	1100 R	1089	1966-69	2.500	XI/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000
525/525 N/525 S	3739	1928-31	40.000	1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	XI/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000
525 SS	3739	1929-31	80.000	1200 GRANLUCE	1221	1957-60	5.000	XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 1.6/CHT/LE	1585-1995	1985-93	1.000
514/514 L	1438	1929-32	18.000	1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	12.000	130 BERLINA 2000	2866	1969-71	4.000	CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	1.000
514 S/514 MM	1438	1929-32	25.000	1200 CABRIOLET	1221	1959-63	10.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500
515	1438	1931-34	18.000	600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	8.500	130 COUPÉ	3235	1971-77	6.000	CROMA D	2499	1986-90	1.000
522 C/522 L	2516	1931-33	33.000	600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	9.000	126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	1.500	CROMA TURBO D	2499	1988-93	1.000
522 S	2516	1932-33	36.000	600	633	1957-60	6.500	126/BIS/UP	652-704	1983-93	1.000	CROMA 1.9 TD-ID	1999	1988-93	1.000
524 C/524 L	2516	1931-34	33.000	600 TRASFORMABILE	633	1957-60	7.000	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000	PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	2.500
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 D	767	1960-69	4.000	127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	1.000	PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	2.000
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	23.000	600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	4.500	127 (III SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	1.000	ELBA	1297-1580	1986-90	500
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	26.000	600 MULTIPLA	633	1956-60	12.000	127 III SERIE DIESEL	1.301	1981-83	1.000	COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	600 D MULTIPLA	767	1960-67	10.000	127 PANORAMA	1049	1980-86	1.000	COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000
508 «BALLATA» (3M) BERLINA	995	1932-34	23.000	NUOVA 500	479	1957	10.000	127 PANORAMA DIESEL	1.301	1981-83	750	BARCETTA 16V	1747	1995-02	5.000
508 «BALLATA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	17.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	9.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500	BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500
508 «BALLATA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	20.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	9.500	127 SPORT 5 MARCE	1.301	1981-83	3.000	CONQUENTO	704-903	1991-93	1.000
508 «BALLATA» (3M) SPIDER	995	1932-34	22.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	8.000	147 DIESEL	1.301	1983-86	500	STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-02	2.500
508 «BALLATA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	50.000	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 SELESPEED	2446	2001-02	2.000
508 M	995	1933-37	13.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	11.000	131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1385	1974-84	1.500				
508 «BALLATA» (4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	15.000	500 D	499	1960-65	6.000	131 SUPERMIRAFIOR BERLINA	1301-1995	1978-83	1.000				
508 «BALLATA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 F	499	1965-72	4.000	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	1.000				
508 «BALLATA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 LUSO	499	1968-72	3.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	1.000				
508 «BALLATA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	4.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000				
508 S «BALLATA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	50.000	500 R	594	1972-75	3.000	131 RALLY ABARTH	1995	1978-78	30.000				
508 S «BALLATA» (4M) (BERL. MM.)	995	1935-37	45.000	1800/1800 B	1795	1959-68	4.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500				
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	5.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000				
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	14.000	2100	2054	1959-61	4.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000				
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	13.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	5.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500				
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	12.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	5.500	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000				
500 A «BALESTRA LUNGA»	569	1946-48	12.000	2300	2279	1961-63	5.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500				
500 B	569	1948-49	11.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	6.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000				
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 LUSO	2279	1963-68	6.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL. LUNGA	2445	1978-87	3.500				
500 C	569	1949-55	8.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	5.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL. CORTA	2445	1978-87	3.000				
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	7.000	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000				
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	2300 COUPÉ	2279	1961-65	13.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000				
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	11.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-69	15.000	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500				
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	13.000	1300	1295	1961-66	3.500	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000				
508 C M.M.	1089	1938-39	50.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000				
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000				
1100 (A)/A1L	1089	1939-48	11.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-93	1.000				
1100 B/BL	1089	1948-49	10.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500				
1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500				
1100 S	1089	1947-50	50.000	1500 COUPÉ	1481	1964-65	10.000	PANDA SELECTA	999-1108	1991-93	1.000				
1100 S	1089	1950-51	45.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000				
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S CABRIOLET	1588	1962-63	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000				
1500 D	1493	1948-49	17.000	1600 S CABRIOLET	1588	1963-66	18.000	UNO SELECTA	1136	1988-89	1.000				
1500 E	1493	1949-50	17.000	1600 S COUPÉ	1588	1963-66	15.000	UNO D	1301	1983-89	1.000				
1400	1385	1950-54	10.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000				
1400 CABRIOLET	1385	1950-54	20.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000				
1400 Q/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	2.500				
1400 A	1385	1954-56	8.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000				
1400 B	1385	1956-58	9.000	850 COUPÉ	843	1965-68	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-93	1.000				
1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	4.000	UNO 1.3 D/DS I SERIE	1302	1989-93	1.000				
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	UNO 1.7/1.9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-93	1.000				
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5.000	UNO TURBO D I SERIE	1367	1989-93	1.000				
1900 A	1901	1954-56	8.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO LE 1400 RACING	1372	1989-93	2.000				
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 (II/III SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000				
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000				
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000				
AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	19									

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	3.000	PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	6.000	13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500	ANGLIA E94A-E494A	993	1938-58	5.000	GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000	20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1988-2550	1968-71	3.000	ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000	GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	5.500	HUMBER GRAN BRETAGNA			
20M P7B TURNER	1988-2550	1968-71	3.000	ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	ISAR T800/T700	584-688	1938-65	4.000	SNIPÉ 80			
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500	ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500	SNIPÉ 100			
TAUNUS BERLINA I/II/III SERIE	1293-1993	1971-82	1.500	CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500	1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000	SNIPÉ 120			
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	1.500	CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000	SNIPÉ 140			
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500	CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500	BMW 1800 GT	1573	1967-68	7.000	SNIPÉ 160			
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	8.500	CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000	2800 V8/3000 V8	2980-2982	1966-68	9.000	PULLMAN			
ESCORT RS 1800	1601	1971-75	11.000	CONSUL/CAPRI 315	1498	1961-64	3.500	BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	8.000	PULLMAN (MK I)			
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	11.000	CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000	GREPPI ITALIA				PULLMAN MK I/II/III/IV			
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	12.000	CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500	SAIANA				IMPERIAL			
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500	CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500	1297-2360				1979-81			
ESCORT I SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000	CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000	HEALEY GRAN BRETAGNA				SUPER SNIPÉ			
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000	CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000	SILVERSTONE				SUPER SNIPÉ MK II/MK III			
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZEPHYR SIX	2262	1951-56	4.000	11				SUPER SNIPÉ MK IV			
ESCORT II SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000	ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	5.500	SP				SUPER SNIPÉ SER. V/II/III/IV/V			
ESCORT XR3I/XR3I	1597	1980-90	2.000	ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000	MODEL				IMPERIAL MK I/IV			
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500	ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500	SPORTING				HAWK MK I/II			
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1598	1990-93	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	14				HAWK MK III/IV/V/VI			
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	14				HAWK SERIES VII/III/IV			
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-93	1.500	ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	14				IMPERIAL			
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.000	ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	14				SCEPTRE			
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000	ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	MINX				SCEPTRE II			
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	2.000	ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000	MINX				SCEPTRE III			
ORION I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500	MINX (TUTTI I MOD.)				15.96			
ORION I/II SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000	MINX CONVERTIBLE				10.5			
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX (TUTTI I MOD.)				10.8			
ORION III SERIE D	1753	1990-93	1.000	FORD STATI UNITI				MINX CONVERTIBLE				11.4			
CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500	GPW	2199	1941-45	15.000	MINX SERIES (II/III (TUTTI I M.)				8/18			
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	2.500	MUTT M 151/A1/A2	2319	1959-68	10.000	MINX SERIES (II/III CONVERT.				9/20			
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	2.000	BRONCO	2781-4946	1966-75	5.000	MINX SERIES V/VI (TUTTI I M.)				12/25			
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	15.000	BRONCO	4918-5766	1978-96	5.000	MINX SERIES V CONVERT.				14/40			
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6.000	BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX SER. V/II/III/IV				20/55			
CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	MAVERICK 2.7TD	2633	1982-96	3.000	SUPER MINX CONVERT.				20/65			
CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY				9/28			
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY SERIES (II/III)				6/50			
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	EXPLORER	3958-4942	1995-02	5.000	IMP				16/50			
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	GAZ RUSSIA				IMP CALIFORNIA				16/60			
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	69 M/AM	2430	1953-73	3.500	IMP RALLY				12			
FIESTA (II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000	GIANNINI ITALIA				IMP RALLY				18			
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	790 TV	797	1962-64	10.000	NEW MINX (TUTTI I MOD.)				20.00			
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	790 TV	797	1962-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)				2.000			
FIESTA XR 2	1598-1796	1989-95	1.000	790 TV	797	1962-64	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)				1.500			
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	790 TV	797	1962-64	10.000	VORTIC				14.000			
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-93	1.000	500 GT	586	1963-65	10.000	WIZARD 65/75				12.000			
FIESTA III SERIE D	1753	1989-93	1.000	500 GT	586	1963-65	10.000	20/70				13.000			
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	500 TV/TV S	498	1963-65	12.000	20/70				12.000			
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1963-65	12.000	16				12.000			
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	500 TV R,500 GT R	594-694	1973-75	10.000	HAWK				13.000			
SIERRA D (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000	80				13.000			
SIERRA XRW	2792	1982-85	1.500	590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000	HISPANO SUIZA SPAGNA				200.000			
SIERRA XRW 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	590 CORSA REPLICA	622	1993	6.000	T 32 30 HP				4712			
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	H88 32 HP (T41)				6597			
SIERRA 2.8i 4X4	2833	1988-92	1.500	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	H88 46 HP (T56)				7982			
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2833	1988-92	1.500	1300 S/1900 GL	1295-1481	1983-67	4.500	T48				2498			
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	890/850/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-78	10.000	T49				3746			
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	T64				4581			
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	890/850/1000 SPIDER	843-930	1964-78	12.000	T64				4581			
RS 200	1903	1985-86	50.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	HS 26 JUNIOR				4580			
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	T60/T60 RL/T60 RLA				3016-3404			
SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	K6 (T70)				5181			
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-93	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	J12 (T68)				9424-11310			
SCORPIO TD SW	2498	1991-93	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	HONDA GIAPPONE				6.000			
SCORPIO 2.8i 2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	S 800				606			
SCORPIO 2.9i 2.9i 4X4	2935	1991-94	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	S 800				791			
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V SW	2935	1992-94	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	N360/N400/N600				354-599			
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	CIVIC (TUTTI I MODELLI)				1342-1590			
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	CIVIC CRX				1590			
MONDEO 4 P/5 P (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	CIVIC (TUTTI I MODELLI)				1343-1595			
MONDEO 2.5V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	CRX				1493-1595			
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	QTY/JAZZ				1238-1296			
MONDEO 2.5V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS				1958			
GALAXY 2.8 VRR/II SERIE	2792	1995-02	2.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	PRELUDE 2.0 16V/2.1i 16V 4WS				1996-2259			
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	PRELUDE 2.0 16V/2.1i 16V				1996-2259			
CDUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	PRELUDE 2.7i V6 24V COUPÉ				2675			
MONDEO 2.5V6 24V (II SERIE)	2495	2000-02	1.000	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	LEGEND 3.2/3.5i V6 24V COUPÉ				3206-3474			
MONDEO 2.5V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-02	1.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	NSX				2977-3179			
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2867	2002	2.500	890/850/1000 COUPÉ	843-930	1965-72	12.000	CR-V				1973-1997			

Modello	cm³	Anni	Euro
3 S DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	750
650	617	1984-90	1.000
990	993	1986-90	1.000
990 DIESEL	993	1987-90	750
550	548	1988-90	1.000
SMALL 500	659	1991-92	1.000
SMALL 990	993	1991-92	1.000
ELBA 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-93	750
ELBA 1.7 5 PORTE	1697	1992-93	750
KORAL 4555	903-1116	1991-93	750
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	500

INTERNATIONAL HARV. STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	5.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

ISO ITALIA

SETIA	198-236	1953-56	12.000
-------	---------	---------	--------

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	35.000
GT 340/IR 340	5359	1962-70	38.000
4S (4 3PORTELLI)/FDIA/IR10	5359-5762	1967-74	20.000
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000
LELE IR6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL 900-365 CV/IR	5359	1965-70	90.000
GRIFO 7 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

TIPO 8	5998	1919-24	500.000
TIPO 8A	7370	1924-30	550.000
TIPO 8B	7370	1930-32	650.000
TIPO 8AS	7370	1924-30	800.000
TIPO 8A SS	7370	1928-32	700.000

ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000
---------	-----------	---------	-------

ITALA ITALIA

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

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	2663-3435	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	3435	1938-40	40.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3435	1945-49	40.000
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3435	1938-40	60.000
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3435	1945-49	55.000
XK 120 O.T.S. CARR. ALLUMINIQ	3442	1949-50	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	85.000
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	60.000
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	55.000
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	80.000
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	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	2663-3435	1949-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3435	1949-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	18.000
MK VII M	3442	1955-56	20.000
MK VIII	3442	1956-58	23.000
MK IX	3781	1959-61	26.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	15.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	18.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000

Modello	cm³	Anni	Euro
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	60.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	70.000
E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	50.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	45.000
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	35.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	55.000
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000
E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	28.000
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	50.000
E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	30.000
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	7.000
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	1979-86	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	5.000
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	6.000
XJ-R 100 SUPER CHARGED	3996	2001	7.000
XJ-S 3.0/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000
XJ-S 4.0	3980	1991-96	14.000
XJ-S	5345	1975-81	13.000
XJ-S H.E.	5345	1981-87	14.000
XJ-S H.E.	5345	1988-93	14.000
XJ-S 6.0 V12	5993	1993-96	16.000
XJ-R S	5993	1990-93	18.000
XJ-SC	5345	1983-87	14.000
XJ-S CONVERTIBLE	3890-5993	1988-96	20.000
XJ Z20	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
XJ-R-15	5993	1991	150.000
X TYPE 2.0 V6 24V	2099	2002	2.500
X TYPE V6 2.5 4X4	2495	2001-02	3.000
X TYPE V6 3.0 4X4	2968	2001-02	3.500

JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	15.000
GPW	2199	1942-43	12.000
M 38	2199	1950-52	10.000
M 38 A1	2199	1952-68	10.000
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	12.000
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000
CJ-5	2199	1955-65	7.000
CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000
CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000
CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	10.000
CJ-6	2199	1955-65	5.000
CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000

Modello	cm³	Anni	Euro
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 (N.J.)	2464-4235	1986-96	7.000
WRANGLER 2.5 LAREDO (N.J.)	2464	1987-96	8.000
WRANGLER 4.0 LAREDO (N.J.)	3988	1987-96	9.000
WRANGLER RENEGADE (N.J.)	3956	1990-94	10.000
WRANGLER (T.J.)	2464-3964	1996-02	10.000
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	10.000
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	8.000
WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000
WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	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	2466-3956	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
CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-02	4.500
CHEROKEE TD (II SERIE)	2499	2001-02	3.500

JENSEN GRAN BRETAGNA

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	5916-6276	1962-66	31.000
INTERCEPTOR (V/VII) SERIE	6276-7212	1966-76	33.000
FF (VI/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	5998	1987-91	38.000
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	15.000
GT	1973	1975-76	12.000
S-V8	4601	1998-02	20.000
C-V8 COUPE	4601	2000-02	20.000

JOWETT GRAN BRETAGNA

7/17	907	1921-36	7.000
8	946	1937	8.000
10	1166	1936-39	8.000
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
JURTER 1/JA	1486	1950-54	13.000

KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1990-93	500
SERPIA (TUTTI I MODELLI)			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	350.000	200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	300 SL (R107)	2962	1985-89	16.000	G 500 V8/LUNGO SW	4966	1998-02	13.000
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	350 SL (R107)	3499	1971-75	17.000	G 55 AMG	4966	1998-99	13.000
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	65.000	300 TD/300 TD TURBOD. (W123)	2998	1977-85	1.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	18.000	CL 500 (C215)	4966	1999-02	9.000
170V BERLINA	1697	1936-44	23.000	230 GCORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000	CL 600 (C215)	5786	1999-02	10.000
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	230 GCORTO SW	2299	1979-82	4.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	18.000	CL 55 AMG (C215)	5439	1999-02	11.000
230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 GLUNGO SW	2299	1979-82	4.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000	C 240 V6 (W203)	2597	2000-02	2.500
500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.200.000	230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	420 SL (R107)	4196	1985-89	19.000	C 320 V6 (W203)	3199	2000-02	3.000
540K CABRIOLET	5401	1936-39	1.500.000	230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	450 SL (R107)	4520	1973-75	18.000	C 32 AMG (W203)	3199	2000-02	10.000
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000	230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	450 SL (R107)	4520	1975-80	19.000	C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002	7.000
170 V	1697	1947-53	20.000	280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000	C 240 T V6 (W203)	2597	2000-02	3.500
170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973	1978-80	15.000	C 320 T V6 (W203)	3199	2000-02	4.000
170 S/SV	1767	1949-55	18.000	280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000	C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002	7.000
170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	19.000	A 190	1897	2000-02	2.000
180	1767-1897	1953-62	7.000	240 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	500 SL (R107)	4973	1985-89	21.000	A 190 L	1897	2001-02	2.500
180 D/180 D	1767-1897	1953-61	6.000	240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	560 SL (R107)	5547	1985-89	23.000	SL 500 (R230)	4966	2001-02	20.000
190	1897	1955-61	7.000	300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	SL 280 V6 (R129)	2799	1988-01	14.000	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-02	23.000
190 C	1897	1961-65	6.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1983-98	12.000	CLK 200 K (C209)	1796	2002	6.000
190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000	CLK 240 (C209)	2597	2002	7.000
200	1998	1965-68	5.000	200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	1.500	SL 320 SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000	CLK 320 (C209)	3199	2002	8.000
220	2195	1951-55	13.000	260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	2.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000	CLK 500 (C209)	4966	2002	10.000
220	2195	1959-65	9.000	260 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	500 SL (R129)	4973	1988-98	14.000	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002	13.000
219	2195	1956-59	10.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	16.000	E 320 (W211)	3199	2002	4.000
220 S	2195	1956-59	14.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000	E 500 (W211)	4966	2002	7.000
220 S	2195	1959-65	9.500	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	60 AMG (R129)	5656	1997-00	20.000	E 55 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				
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000	MG GRAN BRETAGNA			
220 SE	2195	1959-65	10.000	300 E 24 (W124)	2960	1989-93	2.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-02	8.000	J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000
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	L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000
220 SE CABRIOLET	2195	1959-60	40.000	500 E (W124)	4973	1990-95	5.500	350 GD/G 300 TO CORTO TEL/SW	3449	1991-97	6.000	NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000
300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	1.500	350 GD/G 300 TO LUNGO SW	3449	1991-97	7.000	MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	30.000
300 D	2996	1957-62	35.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	500 GE V8	4973	1993-94	11.000	SA DROPEAD COUPÉ	2289-2322	1937-39	35.000
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	VA DROPEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000
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	WA DROPEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000
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	TA ROADSTER	1292	1938-39	32.000
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	300.000	300 TD (W124)	2996	1987-93	1.500	C 240 V6 (W202)	2998	1997-00	2.000	TB ROADSTER	1250	1939	32.000
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	250.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-93	2.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500	TC	1250	1945-49	30.000
190 SL	1897	1955-63	50.000	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500	TD	1250	1949-53	28.000
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	60.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 300 KOMPRESSOR (W202)	2250	1985-98	2.500	TD ARNOLD	1250	1951-53	28.000
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	75.000	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000	TF	1250	1953-54	28.000
600 LANDAULET	6330	1963-81	120.000	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C 43 AMG (W202)	4286	1997-00	8.000	TF 1500	1466	1954-55	30.000
230	2292	1965-68	6.000	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2285	1996-00	3.000	YA/YB	1250	1947-53	12.000
230 S	2292	1965-68	7.500	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C 240 T V6 (W202)	2998	1997-00	3.000	A	1489	1955-59	25.000
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 COUPÉ	1489	1956-58	17.000
300 SEL	2996	1962-65	10.500	230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000	A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	300 CE/320 CE/E 320 CPÉ (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	C 43T AMG (W202)	4286	1997-00	8.500	A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	25.000
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	300 CE-24 (W124)	2960	1989-94	5.000	E 320 (W 210)	3199	1995-97	2.500	A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	27.000
280 SEL	2778	1968-72	8.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 420 (W 210)	4196	1995-97	3.500	A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	17.000
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E 430 V6 (W210)	4286	1997-01	4.000	A 1600 MK2 ROADSTER	1588	1961-62	28.000
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000	A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	18.000
300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	B SPIDER	1798	1962-74	15.000
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	5.000	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000	B SPIDER	1798	1974-80	12.000
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	450 SEL 6.9 (W116)	6634	1975-80	13.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000	B GT COUPÉ	1798	1965-74	10.000
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 GT	1798	1974-80	8.000
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500	E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000	B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	9.000
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	B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	12.000
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	2.000	E 420 T (W 210)	4196	1996-97	4.500	B GT V8	3528	1972-76	10.000
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	28.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500	E 430 T V8 (W210)	4286	1997-01	5.000	C SPIDER	2912	1967-69	18.000
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000	CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2285	1997-01	4.000	C GT COUPÉ	2912	1967-69	12.000
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500								

Modello	cm ³	Anni	Euro
PAJERO WAGON (I) SERIE	1997-2972	1983-90	3.500
PAJERO WAGON D (I) SERIE	2477-2835	1983-90	3.000
PAJERO 3.0 V6 (I) SERIE	2972	1988-91	4.000
PAJERO TD (II) SERIE	2477-2835	1991-99	4.000
PAJERO 2.4/2.6 (II) SERIE	2351-2555	1991-99	3.000
PAJERO V6/V6 GDI (II) SERIE	2972-3497	1991-99	5.000
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	1.000
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	750
COLT TURBO	1598	1983-87	1.500
COLT GTI 18V (TURBO)	1595	1987-91	1.500
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-93	1.000
3000 GT	2972	1990-00	7.000
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000
LANCER GSR EVO (II)	1997	1992-94	11.000
LANCER GSR EVO II/IV	1997	1995-97	13.000
LANCER GSR EVO V/EVO VII	1997	1998-02	15.000
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000
PAJERO ID (PININ)	1834	1988-02	3.000
PAJERO ID (PININ) GDI	1999	2000-02	3.000
PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	3.500
PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	3.000
PAJERO SPORT (II) SERIE	2972-3497	1999-02	4.000
PAJERO SPORT TD (II) SERIE	2477-3200	1999-02	3.500
PAJERO TD (III) SERIE	2477-3200	1999-02	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

THREWEHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	20.000
THREWEHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	20.000
THREWEHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	22.000
F-4F-ZF-SUPER (HREWEN FORD E93A)	933-1127	1932-52	22.000
44 (DAL 1946 44) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	28.000
44 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	23.000
44 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	23.000
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000
44 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	25.000
44 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000
44 1600 (FIAT/FORD KENT-CIV-EPF)	1584-1599	1968-93	28.000
44 1800 (FORD)	1796	1993-02	30.000
PLUS 4 «COWLED» (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1991-68	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 TP)	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	1929-34	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	5.500
MINOR	918	1951-53	5.000
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	6.500
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	4.500
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/PARRINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500
MINI MINOR	848	1959-64	6.500
MINI MINOR	848	1964-67	8.000
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

Modello	cm ³	Anni	Euro
1800	1798	1966-68	2.000
1800 MK2	1798	1968-74	2.000

MOSKVITCH RUSSIA

2138/ZL40	1357-1479	1974-90	1.000
2138/2137	1357-1479	1974-87	750
2141 (ALEND)	1479-1890	1987-91	500
ISH-2126	1479	1987-91	500

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	12.000
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000
DATSUN 280 ZX/ZX-2	2753	1978-81	8.000
PATROL	2758-3956	1980-95	3.000
PATROL TURBODIESEL	3246	1988-95	3.000
SAFARI/PATROLGR	4479	1988-97	3.500
SAFARI/PATROLGR	4479	1987-99	4.500
SAFARI/PATROLGR TD	2826-4369	1999-02	6.000
SAFARI/PATROLGR TD	2826-4369	1999-02	4.500
SAFARI/PATROLGR TD	2826-4369	1999-02	6.000
200/240 SX	1809-2388	1989-93	2.000
300 ZX	2960	1990-97	8.000
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500
TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000
TERRANO II TD	2664-2853	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	2668	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 Q/TD SW	1973	1992-93	1.000
FIGARO	988	1991-92	10.000
PRAIRIE	1974	1988-93	1.000
SERENA	1597-1998	1993	1.000
SERENA D/TD	1973	1993	1.000

NSU GERMANIA

SPORT COUPE	583-598	1959-67	8.000
SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000
PRINZ (VIII)	583	1968-69	4.000
PRINZ 44L	598	1961-73	3.000
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.500
TYR 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2.500
1000 TT	1065	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
RO 90 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	7.000

OM ITALIA

469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1972-34	25.000
665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1973-34	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.)	1488-1680	1958-60	4.000
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
1200	1196	1939-62	3.500
REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	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	1952-65	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/TURBO (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
KADETT L3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	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 COUPE	4638-5354	1964-68	5.000
KAPITAEN	2784	1968-70	3.500
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2.000
COMMODORE (2300/2500/2800)	2238-2784	1967-71	3.000
COMMODORE BERLINA/COUPE	2490	1972-77	3.000
COMMODORE GSI/E COUPE	2784	1972-77	5.000
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
MANTA III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
MANTA 400	2410	1980-85	12.000
REKORD BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
REKORD BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
REKORD E/EZ BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000
REKORD E DIESEL/E2 TURBO	1998-2260	1977-86	1.000
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000
REKORD E/EZ CARAVAN	1698-2197	1977-86	1.000
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	1.000
REKORD E2 TURBO CARAVAN	2260	1985-86	1.000
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-93	1.000
VECTRA 2000 16V	1998	1989-93	1.000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000
VECTRA I 500	2498	1989	1.500
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-93	2.500
REKORD D/TD	1488-1700	1988-93	1.000
CALIBRA 2.0/2.0 16V	1998	1989-97	7.000
CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	9.000
CALIBRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.000
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 2.4i	2410	1988-93	1.000
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000
OMEGA GL 2.8i V6	2594	1990-93	1.000
OMEGA GL 2.8i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	1.500
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000
OMEGA LOTUS 3.8 TURBO	3615</		

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	14.000	356 A1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	924 5 MARCE	1964	1977-85	3.500	4 FROG	966	1987	5.000
204 BERLINA	1130	1965-76	2.000	356 A1300 S (60 CV)	1286	1954-55	37.000	924 TURBO (170/177 CV)	1964	1978-84	6.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1387	1984-98	1.000
204 DIESEL	1255	1968-76	1.500	356 A1300 S (60 CV)	1286	1955-57	37.000	924 TURBO CARRERA GT	1964	1979-80	18.000	SUPER 5 GT TURBO	1387	1985-91	3.500
204 BREAK	1130	1965-76	2.000	356 A1600 (80 CV)	1582	1955-59	38.000	924 S	2479	1985-88	5.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-98	1.000
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500	356 A1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	944	2479	1982-87	4.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000
204 COUPÉ	1130	1966-70	6.000	356 1500 GS CARRERA	1498	1955	140.000	944	2681	1988-89	5.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000
204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500	356 A1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000	944 S	2479	1986-87	5.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000
304 BERLINA	1288	1969-80	1.500	356 A1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944 S	2479	1988	6.000	9 TURBO	1387	1985-89	1.500
304 DIESEL	1357	1976-79	1.000	356 A1600 GS CARRERA	1587	1958-59	100.000	944 S2	2990	1989-91	7.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000
304 BREAK	1288	1970-80	1.500	356 A1600 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000
304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000	356 B1600 (80 CV)	1582	1959-63	30.000	944 TURBO	2479	1985-88	7.000	11 TURBO	1387	1983-89	1.500
304 COUPÉ	1288	1971-75	5.000	356 B1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000	944 TURBO	2479	1989-91	8.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000
304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500	356 B1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000	944 TURBO S	2479	1987	9.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000
504	1796-1971	1968-83	2.500	356 B1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000
504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000	356 B1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000	968	2990	1991-94	8.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000
504 BREAK/FAMILIALE	2371	1971-83	2.900	356 B2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500
504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	356 B2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	2.000
504 COUPÉ	1796-1971	1969-74	6.500	356 C1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	928	4474	1977-82	7.000	16 TX	1647	1973-77	2.500
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	40.000	928 S	4664	1979-86	9.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	6.500	356 C2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	18 TD/GT/TURBO D	2068	1980-86	1.000
504 COUPÉ V6	2664	1975-83	8.000	356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	60.000	928 S4	4957	1988	12.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 S4 5M.	4957	1986-88	11.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	356 1500 CABRIOLET (80 CV)	1488	1951-52	55.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500
104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500
104 Z/LZ/ZR	954-1124	1973-88	1.000	356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000
104 ZS	1360	1975-85	1.500	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	959	2850	1987-88	180.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-93	1.000
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000	BOXSTER	2480-2687	1996-02	12.000	19 D/TD	1870	1988-93	1.000
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-93	1.000	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	BOXSTER S	3179	1999-02	14.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD)	1390-1794	1990-93	1.000
205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	19 CHAMADE DTD	1870	1990-93	1.000
205 GTI (105 CV/GTI (115 CV))	1580	1984-92	4.000	356 A1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	42.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	19 1.816V/16 S	1764	1990-95	1.500
205 GTI L9	1905	1987-94	4.500	356 A1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	19 1.816V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-96	3.000	356 B1600 CABRIOLET (80 CV)	1582	1959-63	40.000	911 GT1	3164	1997-98	350.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000
205 L6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	3.500	356 B1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000	911 GT2	3600	1998	50.000	20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000
205 L9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.000	356 B1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	45.000	911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.000	356 C1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-02	28.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-93	1.000	356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3696	2002	22.000	21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-93	1.000	356 AS SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	100.000	911 CARRERA 4 3.6 (996)	3696	2002	24.000	21 NEVADA 4X4/TURBO D	2068	1986-93	1.000
106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	356 A1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA 4S (996)	3696	2002	26.000	21 NEVADA GTD	1995-2165	1988-93	1.000
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	356 A1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3696	2002	25.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	80.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3696	2002	26.000	21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	356 ROADSTER	1582	1958-61	70.000	911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1965-2849	1984-92	1.000
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	27.000	MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	25 V6 TURBO	2458	1985-92	1.500
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD)	1548-1905	1979-89	1.000	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	30.000	MAGNUM 4X4 TO FIAT	2445	1984-90	2.000	25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	2.000
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	911 R	1991	1967	130.000	MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000
309 D/TURBO (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	MAGNUM 4X4 V6	2494	1986-90	2.500	30 TS/TX	2664	1974-84	1.500
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1.500	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000	MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	3.000	ESPACE	1995	1984-90	1.500
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-93	1.000	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000	2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	3.000	ESPACE TURBO D/XX	2068	1984-90	1.000
405 DIESEL/TURBO	1769-1905	1988-93	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000	3.5 TD BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000
405 BREAK (TUTTI I MOD)	1360-1998	1988-93	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000	RENAULT FRANCIA				ESPACE I SERIE	1995-2849	1991-96	1.000
405 BREAK D/TURBO	1769-1905	1988-93	1.000	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000	10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	ESPACE II SERIE	2068	1991-96	1.000
405 M16	1905-1998	1987-95	1.500	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500
405 T16	1998	1992-95	2.000	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000	N/N/N/N/N2 BERLINA	951	1925-29	10.000	FUEGO TL/GTL	1387	1980-85	1.500
405 X4	1905-1998	1989-93	1.500	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	FUEGO T/GTS	1647	1980-85	2.000
505 (TUTTI I MODELLI)	1786-2165	1979-92	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000	VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
505 D/TURBO (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 TARGA	2687	1976-77	20.000	MINIQUATRE BERLINA	1299-1463	1932-35	10.000	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0 V6 (II S))	2946-2963	1994-02	1.000
505 BREAK/FAMILIALE	1786-2165	1982-92	1.000	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000	VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000	MINIQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
505 V6	2849	1986-90	1.500	911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	23.000	JUNAKUATRE	1003	1937-48	9.000	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0 V6 (II S))	2946-2963	1994-02	1.000
604 SL/TI/ST/GTI															

Modello	cm ³	Anni	Euro
4/7Z	1622	1961-69	5.000
ELF	848-998	1961-68	5.500
KESTREL MK(I)/MK(II)	1098-1275	1963-68	3.500

ROLLS ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000
PHANTOM I	7695	1925-29	200.000
PHANTOM II	7698	1929-35	200.000
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000
20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000
PHANTOM III	7340	1936-39	250.000
WRAITH BERLINA	4267	1938-39	60.000
SILVER DAWN BERLINA	4266-4566	1946-55	40.000
SILVER DAWN DROP HEAD	4266-4566	1946-55	65.000
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4266-4887	1946-58	45.000
SILVER WRAITH DROP HEAD	4266-4887	1946-58	100.000
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4987	1955-59	38.000
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4987	1955-59	115.000
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	7668	1959-62	40.000
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	30.000
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	28.000
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	45.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	40.000
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000
CAMARGUE	6750	1975-86	45.000
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	18.000
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000
SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000
SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000
SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000
SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000
SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000
FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000
SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000
PARK WARD	5379	2000-02	60.000
CORNICHE	6750	2000-02	85.000

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	12.000
P3 60	1595	1948-49	7.000
P3 75	2103	1948-49	8.000
P4 60	1997	1963-59	8.000
P4 75	2103	1949-54	8.500
P4 75	2230	1954-56	8.000
P4 80	2286	1959-62	7.000
P4 90	2638	1963-59	7.500
P4 95	2625	1962-64	7.500
P4 100	2625	1959-62	8.000
P4 105	2638	1956-59	8.000
P4 110	2625	1962-64	8.000
P5 3 LITRI	2985	1968-62	8.000
P5 3 LITRI MK2	2985	1962-65	8.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2985	1963-65	10.000
P5 3 LITRI MK3	2985	1965-67	8.000
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2985	1965-67	10.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000
P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500
P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3538-3532	1968-76	7.000
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	8.000
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-93	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
114 GT/16A	1396	1990-97	1.500
100 1.4 GT/16V	1396	1990-93	1.500
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
213/216	1342-1598	1984-89	750
2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.000
2600/2600S (SDI)	2597	1977-86	1.500
3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
3500 VANDEN PLAS I (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	1.000
2000 825	1996-2494	1986-93	1.000
827 S/SL (STERLING/VITESSE)	2675	1988-93	1.000
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-93	1.500
214 S/SL (GS) 16V	1396	1989-93	1.000
216 GS (GT) 16V	1590	1989-93	1.000
216 GT 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500
218 DIESEL/TURBOD.	1.769-1.905	1993	1.000
218 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1.396-1.590	1992-98	2.000
820 TURBO COUPÉ T (800 COUPÉ T)	1994	1992-98	2.500
825 COUPÉ TD	2500	1992-97	2.000
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	2.000
752.5 V6 24V	2497	1998-02	1.500
752.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-02	2.000
758 V8	4601	2002	5.000
414 S/SL 16V	1396	1990-93	1.000
416 GS (GT) 16V	1590	1990-93	1.000
418 DIESEL/TURBOD.	1.769-1.905	1993	1.000

SAAB SVEZIA

92	764	1990-92	8.000
92B	764	1993-96	6.000
93	748	1996-97	5.000
93B	748	1998-00	4.500
95 S.W.	841	1990-88	5.000
95V4 S.W.	1498	1967-78	4.500
96	841	1990-88	4.000
96 V4	1498	1967-80	3.500
730 GRAN TURISMO	748	1988-89	8.000
SONETT II V4	1498	1967-69	8.000
SONETT II	1698	1970-74	8.000
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500
99 EMS	1985	1976-80	2.000
99 TURBO	1985	1977-78	4.000
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	5.000
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1983-97	2.500
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985-2498	1983-97	5.000
9000i TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000
9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2920	1988-96	1.000
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-02	2.000
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-02	2.000
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-02	2.500
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1994-02	1.000
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1994-02	4.000
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000

SAMAS ITALIA

YETI	843-903	1988-73	6.500
------	---------	---------	-------

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843-903	1982-93	1.000
FURA	903-1438	1982-85	750
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993	1.000
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993	1.000
RONDA	1193-1995	1979-86	750
RONDA DIESEL	1714	1980-86	500
MALAGA	1193-1461	1985-91	500
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500
IBIZA GT/CUPRA	1984	1993-99	1.500
IBIZA GT/CUPRA	1781	1999-01	1.500
TOLEDO	1565-1984	1981-93	750
TOLEDO D/TD	1896	1991-93	750
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-02	2.000

SIATA ITALIA

208 CS	1996	1992-94	180.000
--------	------	---------	---------

Modello	cm ³	Anni	Euro
600	633	1956-60	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000
SPRING 650 SPIDER	845	1968-70	8.000

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000
5 CV CV	569	1936-48	2.500
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	8.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.500
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500
VEDETE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500
CHRYSLER 180/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	1.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.00

Modello	cm³	Anni	Euro
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	4.000
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	5.000
LAND CRUISER J8	2694-3378	1996-02	5.000
LAND CRUISER J8 TD	2982	1996-02	4.000
4 RUNNER	2386-2958	1987-96	3.000
4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000
4 RUNNER II SERIE	2694-3378	1996-02	5.000
4 RUNNER TD II SERIE	2982	1996-02	5.000
RAV 4 3P/5 P CABRIO	1998	1994-00	2.000
CELICA	1587-1998	1985-89	1.500
CELICA CABRIOLET	1998	1986-89	3.000
CELICA TURBO 4WD	1998	1986-89	3.500
CELICA 2.0 2.0 GT	1998	1989-93	1.500
CELICA CABRIOLET II SERIE	1998	1989-93	3.000
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR	1998	1989-93	5.000
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR 4WD	1998	1989-93	6.000
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	1.500
MR2 II SERIE	1998	1989-92	2.000
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	3.000
MR2 IV SERIE	1794	1999-02	3.000
SUPRA 2.0 2.4V	1998	1988-91	1.500
SUPRA 2.0 2.5GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2054	1988-92	3.000
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
LAND CRUISER 100	4664	1998-02	6.000
LAND CRUISER 100 TD	4164	1998-02	4.000
RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-02	3.000
CELICA 1.8 16V	1796	1999-02	2.000
CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993	1.500
PREVIA	2438	1993	1.500

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

DOLMITE BERLINA	1496-1767	1937-39	20.000
DOLMITE ROADSTER	1991	1938-39	40.000
RENOWN	2088	1949-55	10.000
MAYFLOWER	1247	1952-55	9.000
HERALD	948-1147	1959-70	3.000
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	3.500
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	6.000
VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	7.000
TR2	1991	1953-55	27.000
TR3	1991	1955-58	25.000
TR3 A	1991	1957-61	27.000
TR3 B	1991	1962	20.000
ITALIA	1991	1960-61	16.000
TR4	2138	1961-65	22.000
TR4 AIRS	2138	1965-67	24.000
TR5 PL	2498	1967-68	27.000
TR 250	2498	1967-68	25.000
TR6 PL	2498	1969-75	18.000
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.000
SPITFIRE 4	1147	1962-64	8.000
SPITFIRE MK1	1147	1964-67	7.000
SPITFIRE MKII	1286	1967-70	8.000
SPITFIRE MK IV	1286	1970-74	7.000
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	6.000
STAG	2997	1970-77	12.000
GT6 COUPE MK1	1998	1966-68	8.000
GT6 COUPE MKII	1998	1968-70	7.000
GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	8.000
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000
DOLMITE 1.300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000
DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500
TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000
TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000
GRIFFITH	4727	1962-67	25.000
VIXEN	1588-1798	1967-70	14.000
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000
TASMIN	1993-2792	1960-68	16.000
280/350/390/400/420/430	2792-4441	1980-91	18.000
S CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000
S3/S3C	2935	1990-91	20.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-02	25.000
TUSCAN	4441	1990-91	25.000
GRIFFITH 500	4997	1990-02	25.000
CHIMAERA	3947-4997	1992-02	25.000
TUSCAN'S	3605-3996	2000-02	25.000
TAMDRA	3605	2002	25.000

Modello	cm³	Anni	Euro
UAZ RUSSIA			
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500

UMM PORTOGALLO

4X/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000
----------------	-----------	---------	-------

VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	7.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000

VAUXHALL GRAN BRETAGNA

CRESTA-VICTOR-VX 4/90	1508-3383	1955-72	4.500
VENTORA/VISCOUNT	3283	1968-72	4.000
VVA	1057-1594	1963-70	1.500
VVA BRABHAM	1975	1968-70	5.500

VENTURI FRANCIA

VENTURI	2458-2849	1986-93	9.000
VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	11.000
ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2915	1949-01	12.000

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	22.000
TYP 82 E 82 SS	965-1131	1941-45	25.000
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	28.000
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	30.000
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	6.500
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	5.500
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	5.000
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	13.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	10.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	8.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	9.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000
1500/1500 S	1493	1961-65	3.000
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000
1600 L/TL	1584	1965-73	3.500
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000
KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000
KARMANN GHIA/S/16 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000
MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500
MAGGIOLONE 130/21/303	1192-1584	1970-75	4.000
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1968-79	5.000
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000
POLO I SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-93	1.000
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000
POLO COUPE G40	1272	1985-94	2.000
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1978-81	750
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1978-83	1.000
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.500
GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1978-78	5.500
GOLF GTI 5 MARCE 1800	1588	1978-82	5.000
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	2.500
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	2.500
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	3.000
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.500
GOLF GTI 160	1781	1990-91	4.000
GOLF GTI RALLYE	1781	1989-90	7.000
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	2.000

GOLF III (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1991-93	1.000
GOLF III D/TD	1896	1991-93	1.000
GOLF III GTI (GTI 16V)	1964	1991-97	1.500
GOLF III 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	2.000
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1964	1993-02	3.000
GOLF III CABRIO TD	1896	1995-02	2.500
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	750
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	500
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500
JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000
JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750
JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500
JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500
JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750
JETTA II SERIE GTI/GTX 16V	1781	1987-91	750
TYP 183 LTIS	1714	1979-82	5.000
SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500
SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.000
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	1.500
SCIROCCO GLI/GT/GT 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	1.500
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000
PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000
PASSAT II S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000
PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	1.000
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1588-1964	1988-93	1.000
PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-93	1.000
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1588-1964	1988-93	1.000
PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-93	1.000
PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500
PASSAT III S. G80 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500
PASSAT IV S. 2.3V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000
PASSAT IV S. 2.8V6 30V	2771	1996-02	1.500
PASSAT IV S. 2.3V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500
PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-02	1.500
PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1981-93	1.500
PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1981-93	1.500
CORADO 1.8/2.0 16V	1781-1964	1988-93	1.500
CORADO 1.8i 600	1781	1988-93	2.000
CORADO 2.8 VR6	2861	1991-95	2.000
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-02	1.500
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-02	2.000
GOLF N 1.8 20V TURBO	1781	1997-02	2.000
GOLF N 2.3 V5	2324	1997-02	2.000
GOLF N 2.8 VR6	2792	2000-02	2.500
GOLF N R32	3189	2002	7.000
POLO GTI	1598	1998-01	1.500
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000
NEW BEETLE	1380-1964	1998-02	2.500
NEW BEETLE 2.3V5	2324	2000-02	3.500
NEW BEETLE RS	3189	2000-02	10.000
LUPO GTI	1598	1999-02	1.500
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1964	1992-93	1.000
VENTO D/TD	1896	1992-93	1.000
BORA 2.3V5	2324	1999-02	1.000
BORA 2.8VR6	2792	2001-02	1.500
PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-02	3.000
PASSAT IV SERIE 4.0 V6 VARIANT	3999	2001-02	3.000
PHAETON 6.0 W12	5998	2002	6.000
PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002	4.000

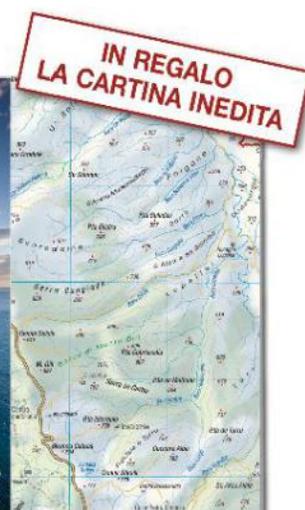
VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

MERIDIANI Montagne

Sardegna SELVAGGIO BLU



Cime, altipiani,
canyon, pareti,
sentieri tra
**Gennargentu
e Supramonte**



**IN REGALO
LA CARTINA INEDITA**

**La cartina
del Gennargentu
e del Supramonte**

- Tappa per tappa tutto il trekking *Selvaggio blu*
- Escursionismo: 5 itinerari
- Tutte le informazioni utili

61

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1939-50	8.000	642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190.28 NC/NT	13798	1975-80	1.500	TAURUS	5320	1989-47	7.000
800	8725	1940-50	10.000	642N6S/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 (CMLE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800	ORIONE 400/ORIONE 400/8	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	3017-3900	1967-75	500	682N3	11548	1962-84	2.500	190.48 TURBO STAR SPECIAL HP	17174	1981-92	5.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
ASTRA ITALIA															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	300 PC	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
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTEQ/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
VISCONTEQ/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1958-68	1.500	682T4	11548	1970-84	2.400	330.35	17174	1980-84	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	LANCIA ITALIA							
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N1/N2 3 ASSI - 690T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	3RO 464/584	6875	1938-47	12.000	TIGRE S	6870	1963-67	3.000
BEDFORD GRAN BRETAGNA															
TMG 300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESARÒ	6875	1942-46	11.000	TITANO S	11150	1961-67	3.000
BIANCHI ITALIA															
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
VISCONTEQ/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
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
FLA RETE	5319	1951-56	2.800	618N/N1	2693	1965-67	1.300	ESADelta B 401	8245	1959-66	2.500	190/260	14886	1970-75	3.200
AUDAX	5319	1951-56	3.500	618N2/N3	3455	1967-77	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	OMT ITALIA			
CITROËN FRANCIA															
H/HY	1948-1981	1947-48	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
FIAT ITALIA															
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000	625N/N1/N2 FURGONE	2893-3455	1965-72	1.000	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	PEUGEOT FRANCIA			
15 TER	4398	1913-22	10.000	645/650/662N I SERIE (N1/N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000	J7/J9	1468-2304	1965-89	800
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	645/650/662N II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	RENAULT TRUCKS FRANCIA			
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	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
621	2516	1930-35	8.000	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	SCANIA SVEZIA			
621/623N	4580	1934-39	10.000	693N/T	12893	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.800	110	11020	1969-76	2.100
632N/633N	5540	1931-37	12.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESADelta C 402	9469	1967-75	2.000	140	14180	1969-76	2.500
634N (II) SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	ESADelta C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400	88	7790	1976-81	1.300
626N	5750	1939-47	5.000	691N/T	13798	1970-73	2.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	111	11020	1976-81	1.500
666N/N7	9365	1939-47	8.000	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA							
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	150 D14	9500	1980-73	1.000	230/232 D26	11310	1967-75	1.500
640N	6032	1948-52	4.500	673N/NR/T - 129	7490	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800	MAN GERMANIA			
680N	10170	1948-52	7.000	242	2498	1975-82	500	FR PONTON							
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000	FORD GRAN BRETAGNA											
615N1	1395-1901	1960-68	1.500	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAWEM							
642N	6650	1952-55	4.200	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	MERCEDES TRUCKS GERMANIA							
642T	6650	1952-55	5.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	VIBERTI ITALIA			
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA											
IVECO ITALIA															
40				D65	5800	1937-46	8.000	LP I SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
65/75/90 PC (CMLE)	3366-5184	1975-85	500	D80	7300	1937-46	12.000	LP I333	10810	1958-61	3.000	VOLVO TRUCKS SVEZIA			
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	40				LP II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	F88	9602	1965-77	2.000
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	65/75/90 PC (CMLE)	3366-5184	1975-85	500	NG F10 12.000 KG	5765	1973-88	800	F89	11979	1970-77	2.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	65/75/90 PC (CMLE)	3366-5184	1975-85	500	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	FIQ/NI0 I SERIE	9600	1976-84	1.500
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	65/75/90 PC (CMLE)	3366-5184	1975-85	500	OM ITALIA							
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	65/75/90 PC (CMLE)	3366-5184	1975-85	500	TITANO I37							
OM ITALIA															
TITANO I37															
TITANO I37															

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
AMC/RAMBLER				SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	6.000	ELDORADO COUPÉ		1959	25.000	CHEVROLET			
AMBASSADOR		1966-74	4.000	RIVERA		1963-73	8.000	DE VILLE CONVERTIBLE		1959	40.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6.000
JAVELIN		1968-70	6.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	10.000	CONVERTIBILE		1961-64	17.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
AMX		1968-70	8.500	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	8.000	CONVERTIBILE		1946-54	18.000
HORNET		1970-75	3.000	CADILLAC				LIMOUSINE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
GREMLIN		1971-78	3.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	12.000	CONVERTIBILE		1965-70	13.000	COUPÉ		1949-54	9.000
PACER		1975-80	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	13.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	9.000	CORVETTE	(C1)	1953	100.000
EAGLE		1981-87	4.000	COUPÉ		1946-52	17.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	75.000
BUICK				CONVERTIBILE		1946-58	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	7.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	11.000	COUPÉ		1975-89	6.500	COUPÉ	IN +50%/6 C -20%	1955-57	15.000
CONVERTIBILE		1946-60	25.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	13.000	LIMOUSINE		1987-91	5.000	CONVERTIBILE		1955-57	36.000
STATION WAGON		1946-49	20.000	COUPÉ		1953-58	17.000	ALLANTÉ		1994-01	3.000	NOMAD		1955-57	18.000
STATION WAGON		1950-74	5.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	120.000	SEVILLE SLS/SYSTS		1994-01	4.500	CORVETTE	(C1) IN +50%	1956-60	65.000
SKYLARK		1953	65.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	50.000	ELDORADO TC		1994-01	4.500	COUPÉ	6 CL -20%	1958-60	12.000
SKYLARK		1954	55.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	22.000	CHECKER				CONVERTIBILE		1958-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000	CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000	CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8.000
CONVERTIBILE		1961-74	10.000	COUPÉ		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4.500	BERLINA 2/4 PORTE S.W.	BIG BLOCK +20%	1961-74	3.500
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	70.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1971-85	5.500	COUPÉ	BIG BLOCK +20%	1961-66	8.000
												CONVERTIBILE	BIG BLOCK +20%	1961-66	12.000

PROGRAMMA

Giovedì 20 Giugno:

Dalle ore 12:00 alle ore 14:00
Check-in dei partecipanti presso l'Hotel Novotel Krakow City West - Armii Krajowej 11, 30-150 Krakow
Tel. (+48) 126226400 - Fax (+48) 126226405
E-mail h3407@accor.com
GPS: N 50° 4' 16.86" E 19° 53' 38.52"
Registrazione e consegna targhe identificative auto, badge, road book e materiale informativo.

Ore 14:30
Partenza in Topolino per Wieliczka e visita alla Miniera di sale.
(Dal 1978 la miniera di sale rientra nella lista dell'UNESCO come Patrimonio dell'umanità.)

Ore 18:30
Partenza per rientro in hotel.

Ore 20:30
Cena in hotel.
A seguire proiezione video relativo alla produzione Fiat in Polonia.

Venerdì 21 Giugno:

Dalle ore 07:00
Colazione in hotel.

Ore 08:00
Partenza in Topolino per Tychy, sede dello stabilimento Fiat Auto Poland S. A.

Ore 10:30
Incontro con rappresentanza Fiat e saluto di benvenuto.
Visita guidata all'impianto.
(Circa 8,5 milioni di auto prodotte dal 1975)

Ore 13:00
Pranzo presso il ristorante Corona.

Ore 15:00
Sfilata delle auto per il centro di Tychy.
Saluto delle Autorità cittadine.
Rientro a Cracovia con giro panoramico della regione della Matopolska (Piccola Polonia).

Ore 20:30
Cena in hotel.

Sabato 22 Giugno:

Dalle ore 07:30
Colazione in hotel.

Ore 09:30
Partenza in Topolino per il centro di Cracovia.
Esposizione statica delle auto in Rynek Główny, la più grande piazza medievale d'Europa.
Visita guidata alla città storica e al Wawel.

Ore 13:00
Tempo libero a disposizione per uno snack, shopping, visita della città, caffè etc...

Ore 18:00
Incontro con le Autorità cittadine. Parata delle Topolino nella piazza Rynek Główny e rientro in hotel.

Ore 21:00
Cena di Gala.

Domenica 23 Giugno:

Dalle ore 07:30
Colazione in hotel.

Ore 09:00
Partenza in Topolino per il centro di Cracovia; parcheggio in area riservata e gita in barca sul fiume Wisła.

Ore 13:00
Pranzo in hotel e saluti.

RADUNO EUROPEO

The polish road of Fiat



CRACOVIA

20 - 23 GIUGNO 2013

RADUNO DI MARCA

FIAT 500 (1936-1955)

www.topolinoautoclubitalia.it
Tel. 337 57 57 51

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	55.000	COUPE		1957-58	5.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	PLYMOUTH			
CORVAIR TURBO		1962-66	6.000	CONVERTIBILE		1957-58	20.000	COUPE		1961-83	3.500	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	5.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	3.000	STATION WAGON		1957-58	4.500	KAISER				STATION WAGON		1946-50	10.000
CORVETTE	(C2) IN,BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000	BERLINA 4 PORTE		1958-59	4.000	BERLINA/COUPE		1947-55	4.000	CONVERTIBILE		1946-56	12.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN,BIG BLOCK+50%	1963-67	80.000	COUPE		1958-59	4.500	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	STATION WAGON		1951-56	5.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	3.500	CONVERTIBILE		1958-59	15.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	30.000	FURY COUPE		1956	15.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000	STATION WAGON		1958-59	4.000	LINCOLN				BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	9.000	FORD				2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000	STATION WAGON		1957-60	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000	T TOURING		1938-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000	COUPE		1957-60	10.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	14.000	T SEDAN/COUPE		1938-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	12.000	CONVERTIBILE		1957-58	25.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	5.000	A SEDAN/COUPE		1937-32	15.000	CONVERTIBILE		1949-55	25.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	8.000	A PHAETON		1937-32	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	9.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	4.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	7.000	A ROADSTER		1937-32	27.000	CONVERTIBILE		1956-60	25.000	STATION WAGON		1961-74	4.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	14.000	V8 SEDAN/COUPE		1933-34	18.000	CONTINENTAL COUPE		1956-57	17.000	CONVERTIBILE		1961-70	10.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	25.000	V8 PHAETON		1933-34	27.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	6.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	18.000	V8 ROADSTER		1933-34	50.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.000	BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	4.000
CORVETTE COUPE	(C3) IN,BIG BLOCK+30%	1968-74	16.000	V8 STATION WAGON		1934-42	28.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	8.000
CORVETTE CONV.	(C3) IN,BIG BLOCK+30%	1968-75	24.000	V8 COUPE		1935-42	15.000	BERLINA		1977-89	3.500	ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	15.000
CHEVELLE SS 454	LS6+50%	1970-72	15.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	45.000	LIMOUSINE		1977-89	5.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	20.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	8.000	COUPE		1977-89	4.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	35.000
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	9.000	STATION WAGON		1946-51	20.000	MERCURY				BARRACUDA COUPE		1970-74	8.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	4.500	COUPE		1946-51	10.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	7.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	CONVERTIBILE		1946-51	25.000	BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	9.000	CUDA COUPE	40+50%HEM+150%	1970-71	20.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	11.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	60.000	STATION WAGON		1946-48	20.000	CUDA CONVERTIBILE	440-50%	1970-71	30.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	4.000	CONVERTIBILE		1946-51	24.000	PONTIAC			
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000	HARDTOP		1952-59	9.000	STATION WAGON		1949-51	20.000	CONVERTIBILE		1946-52	20.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	14.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.000	STATION WAGON		1946-52	25.000
CORVETTE COUPE	(C5)	1996-02	15.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1955-57	30.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	COUPE		1949-52	9.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-02	20.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1956-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	3.500	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	5.000
CORVETTE COUPE 50' ANNV.	(C5)	2002	22.000	THUNDERBIRD COUPE		1956-60	10.000	STATION WAGON		1960-74	4.000	COUPE		1953-60	10.000
CORVETTE CONV. 50' ANNV.	(C5)	2002	22.000	CONVERTIBILE		1960-72	10.000	CONVERTIBILE		1960-74	12.000	CONVERTIBILE		1953-60	20.000
				FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.500	STATION WAGON		1953-60	5.000
				FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	5.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	8.000	SAFARI		1955-57	12.000
				FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	7.000	COMET/CYCLONE		1963-70	5.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	N+20%	1957-58	50.000
				THUNDERBIRD COUPE		1961-66	13.000	COUGAR COUPE		1967-73	6.000	BONNEVILLE COUPE	N+20%	1958	20.000
				THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	18.000	COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	9.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	4.000
				MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	12.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	14.000	CONVERTIBILE		1961-74	5.000
				MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	12.000	METROPOLITAN				CONVERTIBILE		1961-75	10.000
				MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	18.000	COUPE		1954-62	5.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	4.500
				FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	3.000	CONVERTIBILE		1954-62	9.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	8.000
				FAIRLANE GT COUPE		1966-74	6.000	OLDSMOBILE				GRAND PRIX COUPE		1962-66	8.000
				FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	11.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	5.000	GTO COUPE		1964-67	16.000
				THUNDERBIRD 4 PORTE		1967-70	4.000	STATION WAGON		1946-60	5.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	22.000
				THUNDERBIRD COUPE		1967-76	6.000	COUPE		1946-60	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
				MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1968-73	9.000	CONVERTIBILE		1946-60	30.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
				MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1968-73	10.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	55.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	10.000
				MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1968-73	15.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	10.000
				MUSTANG COUPE 428/429		1968-73	11.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	3.500	FIREBIRD COUPE		1967-81	9.000
				MUSTANG FASTBACK 428/429		1968-73	13.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	5.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	16.000
				MUSTANG CONVERTIBILE 428/429		1968-73	18.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	4.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	5.000
				MUSTANG BOSS 429		1969-70	45.000	COUPE		1961-74	5.000	GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	10.000
				MUSTANG BOSS 302		1969-70	25.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	20.000
				MUSTANG BOSS 351		1971	20.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	15.000	TRANS AM		1969	25.000
				MUSTANG COUPE		1974-78	3.000	STARFIRE COUPE		1962-63	11.000	TRANS AM		1970-73	15.000
				THUNDERBIRD COUPE		1977-82	4.000	JETFIRE TURBO		1962-63	4.000	TRANS AM		1974-81	6.500
				MUSTANG COUPE		1979-89	2.500	442 COUPE		1962-63	4.000	TRANS AM		1982-91	5.000
				THUNDERBIRD COUPE		1983-88	3.500	442 CONVERTIBILE		1965-69	9.000	SHELBY			
				FRAZER				TORONADO COUPE		1966-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1965	65.000
				BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	HURST OLDS		1966-70	22.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1966	55.000
				CONVERTIBILE		1947-51	20.000	442 COUPE		1968-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1967-70	35.000
				HENRY J/ALLSTATE				442 CONVERTIBILE		1970-72	15.000	MUSTANG GT 500 COUPE		1967-70	45.000
				BERLINA 2 PORTE		1947-53	5.000	RALLYE 350		1970-72	23.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	75.000
				HUDSON				TORONADO COUPE		1970	10.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	55.000
				BERLINA		1946-57	8.000	442 COUPE		1971-78	11.000	STUDEBAKER			
				COUPE		1946-57	10.000	TORONADO COUPE		1973-75	7.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	5.000
				CONVERTIBILE		1946-57	25.000	TORONADO COUPE		1979-85	7.000	CONVERTIBILE		1946-52	18.000
				IMPERIAL				TORONADO COUPE		1986-90	6.000	COUPE		1953-55	8.000
				BERLINA		1946-61	7.000	PACKARD				HAWK		1955-61	8.500
				LIMOUSINE		1946-61	7.000	BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.000	LARK 2/			

RADUNO EUROPEO *The polish road of Fiat*



CRACOVIA



20 - 23 GIUGNO 2013



Con il patrocinio di



RUOTECLASSICHE



Kraków



Club organizzatore



Con la collaborazione di



www.topolinoautoclubitalia.it

Tel. 337 57 57 51



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1950 ALFA ROMEO 6C 2500SS VILLA D'ESTE**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Bugatti Type 43 Grand Sport (ex-Principe Leopoldo del Belgio)
1939 Lagonda V12 Cabriolet (ex-Briggs Cunningham) ● 1955 Lister Jaguar (ex-Jim Clark)
1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby) ● 1965 Ferrari 275GTS
1968 Lamborghini Miura P400 ● 1970 Maserati Ghibli 4.9 SS Spyder (ex-Salone di Londra)
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

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