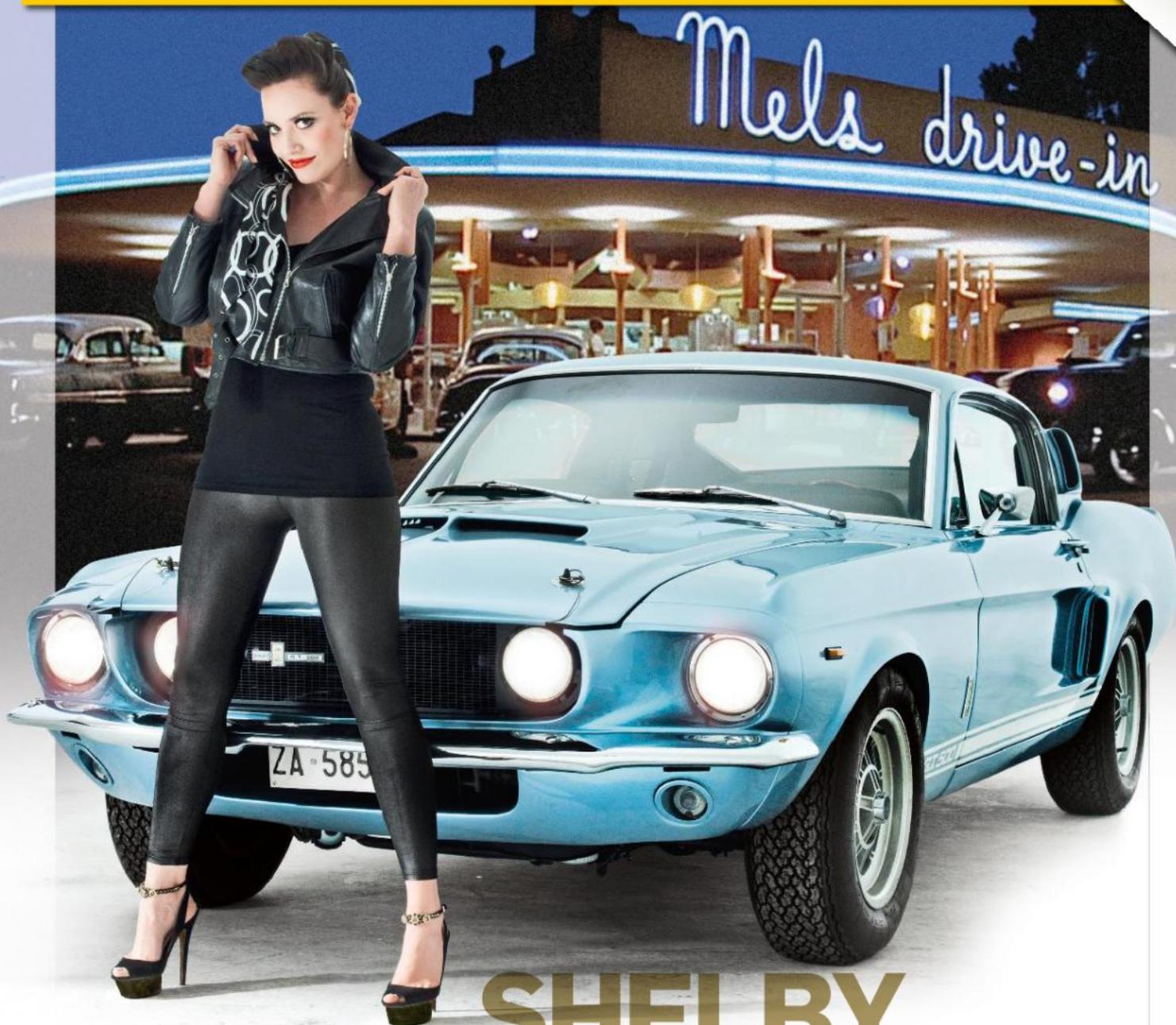


CHIEDI IN EDICOLA  
C'È ANCHE LA COPIA CON  
LE FUORISERIE  
VOLUME QUARTO

# RUOTECLASSIC



## *American Beauty* **SHELBY** **MUSTANG**

**NATE PER CORRERE**  
**PORSCHE** 911 GT3 CUP  
IN PISTA A VAIRANO  
LA VINCITRICE  
DEL CAMPIONATO 2012

**PROTAGONISTE**  
**PEUGEOT** 205 TURBO 16  
TRAZIONE INTEGRALE  
E MOTORE CENTRALE  
PER TRIONFARE NEI RALLY

**ABBIAMO GUIDATO**  
**FIAT** 508 C  
**FORD** MUSTANG FASTBACK  
**INNOCENTI** A40  
**BENJAMIN** 5 HP TYPE B



# Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche



29 settembre - 5 ottobre 2013



Info: fax +39 0957160545 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - scuderiamed@tin.it - www.raidetna.it



36



46



86

**Fascino a stelle e strisce**  
Carroll Shelby seppe trasformare la Ford "Mustang Fastback" in una belva da 335 cavalli capace di bruciare lo 0-100 in 7 secondi. Senza per questo rinunciare a servosterzo, cambio automatico e condizionatore. Servizio a pag. 72.



92



104

## AUTOMOBILI

### Regine del passato

Rolls Royce "Silver Cloud" 1958:  
*Sua Eccellenza*

36

### Nate per correre

Porsche "911 GT3 Cup" 2012:  
*Allo stato selvaggio*  
Benjamin "5 HP Type B Course" 1923:  
*Petit bijoux*

46

112

### Gare

Porsche Carrera Cup Italia:  
*Vinca il migliore*

54

### Impressioni

Fiat "508 C" 1939: *La Balilla s'avanza*  
Ford "Mustang 289 Fastback" 1968:  
*Cavallo pazzo non avrai il mio scalpo*  
Innocenti-Austin "A40 Mk II" 1962:  
*7 giorni su sette*

66

80

92

### Protagoniste

Shelby "Mustang GT 500" 1967:  
*Effetti speciali*  
Peugeot "205 Turbo 16" 1983:  
*Se la "GTI" non basta...*

72

104

### Guida all'acquisto

Shelby "Mustang GT 500":  
*Fa più scena di certe Ferrari*  
Peugeot "205 Turbo 16" 1983-84:  
*Croci e delizie della serie limitata*

78

110

### La prova di Quattroruote

Innocenti-Austin "A40 Mk II":  
*Made in Italy era più conveniente*

98

### Depliant

BMW "600" 1957-59: *Un uovo per quattro*

100

### Youngtimer

Maserati "3200 GT" 1998-2001:  
*Da 150 a zero in 15 anni*

118

## STORIA E COSTUME

### Ieri e oggi

Il Lingotto 90 anni fa:  
*Monumento futurista*

42

### Grandi eventi

Amelia Island Concours d'Elegance:  
*C'è da spostare una macchina?*

60

### La storia

Africa Orientale Italiana:  
*Dolce Asmara aspettami!*

86

## MERCATO

### Vendite all'asta

*Un'intrusa fra le supercar*

130

### Il polso del mercato

*Zagato: l'export fa alzare i prezzi*

137

### Vendo&Compro

*Un ponte fra la domanda e l'offerta*

138

### Quotazioni

*Dieci gradi di valore*

160

*I prezzi dei veicoli industriali e commerciali*

175

*I prezzi delle auto americane*

176

## RUBRICHE

### Editoriale

*Perdita della memoria*

5

### Osservatorio

*Redditometro, istruzioni per l'uso*

6

### Fatti e persone

8

### Posta

32

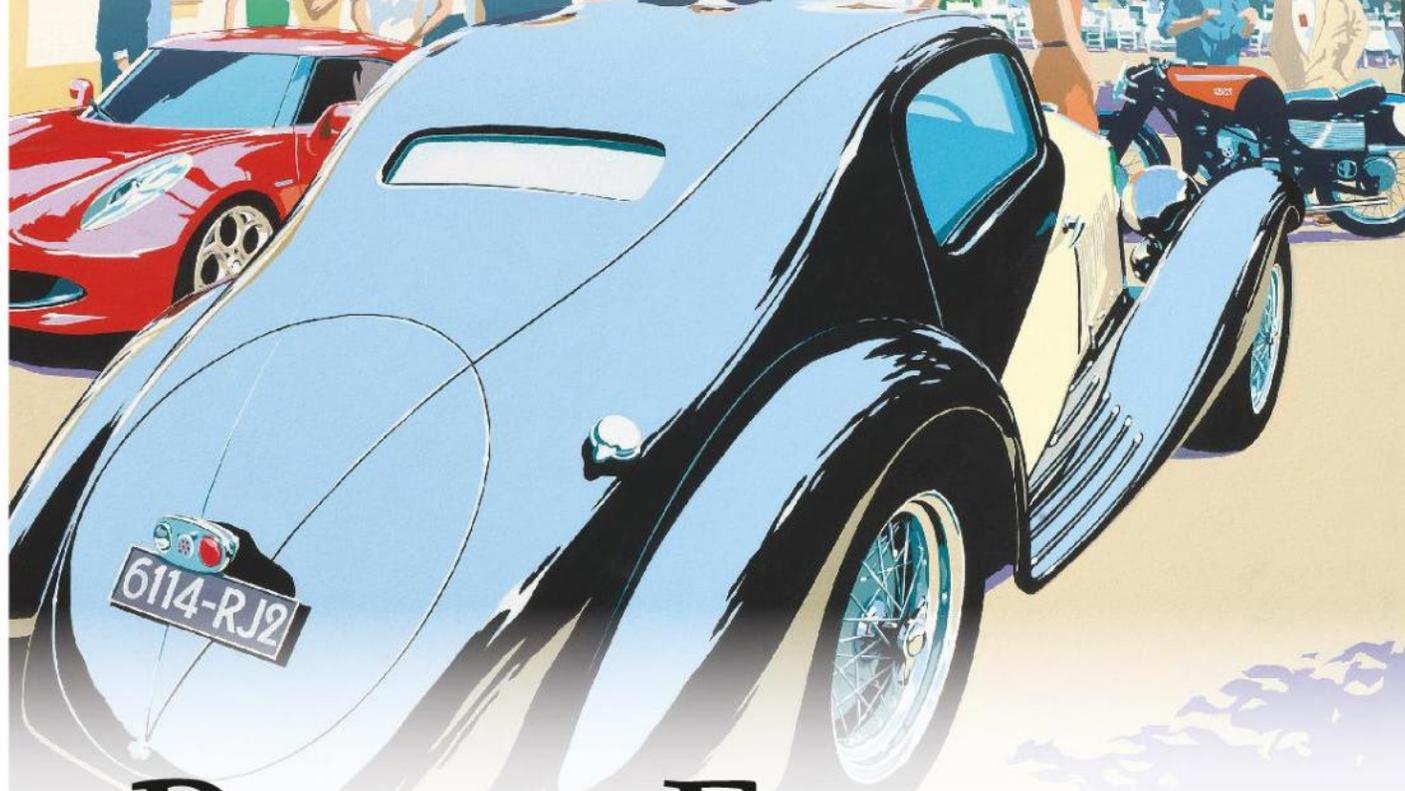
### Appuntamenti con le storiche

126



CONCORSO D'ELEGANZA  
VILLA D'ESTE

dal  
1929



# DAYS OF ELEGANCE

Concorso d'Eleganza Villa d'Este  
DAL 24 AL 26 MAGGIO 2013

I grandi eventi a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como

**Venerdì sera:**  
Serata di cinema all'aperto

**Sabato/Domenica:**  
Presentazione di veicoli a cura  
di RM Aste, mostre dedicate al  
design e alle motociclette

**Domenica:**  
Concorso di Motociclette, parata  
di vetture d'epoca e di Concept Car,  
presentazione dei premi

Per informazioni più dettagliate: [www.concorsodeleganzavilladeste.com](http://www.concorsodeleganzavilladeste.com)

Patrocinato da

**BMW  
GROUP**

# PERDITA DELLA MEMORIA

“**S**i-può-fare” sostiene l’amico Alessandro Barteletti nell’editoriale di Ruoteclassiche di aprile. Se è stato possibile realizzare un’Alfa Romeo genuina come la “156”, che emana essenza di Alfa da ogni prospettiva, è legittimo sperare che certi valori si possano ancora recuperare e trasferire ai modelli futuri. Un’osservazione, la sua, maturata dopo che un giorno, in una via di Milano, ha osservato una “156” parcheggiata fra due macchine qualsiasi.

## La mascherina a tre lobi non basta

È capitato anche a me, attraverso il finestrino del tram, di osservare un’Alfa Romeo: sfortunatamente non una “156”, ma una “MiTo” color Bianco Gardena incastrata fra un’Audi “A1” e una Peugeot “208”. Le mie conclusioni - facile immaginarlo - sono state diverse da quelle di Barteletti. Se guardo la “MiTo”, capisco che la personalità e il fascino delle Alfa Romeo di una volta si sono persi per sempre, e con essi la speranza di una riscossa.

Certo, anche la “MiTo” riprende gli stilemi tradizionali della Casa, ma siamo lontani dal risultato raggiunto con la “156”, che rimane un caso isolato nella storia recente dell’Alfa Romeo. La linea un

po’ goffa della “MiTo” è, in parte, conseguenza delle inevitabili sinergie, ma soprattutto della perdita di memoria. Perché non bastano una mascherina trilobata e un padiglione rastremato per fare un’Alfa. Walter de’ Silva lo aveva capito e, per respirare “essenza di Alfa”, si era imposto un corso “full immersion” nelle sale del museo di Arese.

Quelle macchine grandiose carrozzate Touring, Zagato, Bertone o Pininfarina erano state una fonte d’ispirazione inesauribile per il designer italiano, imprudentemente lasciato migrare all’Audi. Ma ciò si riduce a mero esercizio accademico se poi non credi fino in fondo in quello che fai, se non sei permeato di quella cultura della marca che matura attraverso la lunga militanza in fabbrica, dove il più anziano trasmette al più giovane storia, valori e segreti come l’artigiano coi ragazzi della sua bottega.

Quando l’attività di progettazione e collaudo fu spostata da Arese a Torino (c’era pure il rischio che la chiamassero “ArTo”!), molti tecnici se ne andarono e non poterono trasmettere il loro sapere alle nuove generazioni. Si trattava di tecnici nati e cresciuti in Alfa, che avevano lavorato alla ricostruzione del Portello e poi alla nascita della “1900”; che sapevano i segreti per costruire macchine che, per linea e caratteristiche stradali, divennero il riferimento di tutta la concorrenza.

## La caricatura di un’Alfa

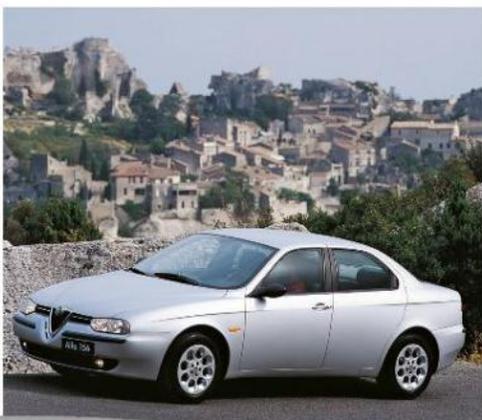
Ed ecco i risultati: vetture di maniera come la “Giulietta” o caricature come la “MiTo”, che sembra uscita da un film d’animazione. L’ho già scritto in queste pagine: le Alfa di una volta, quelle che ti conquistavano prima con la linea e poi con le loro doti stradali, che ti calzavano come un guanto e ti infondevano sicurezza, non torneranno più.

Resta il caso “156”. Come c’è riuscito de’ Silva? Non lo so. Posso perfino supporre che fosse dotato di poteri medianici e che all’epoca della “156” lui e i suoi collaboratori, seduti intorno a un tavolino con tre gambe, avessero evocato gli spiriti degli autori delle più belle Alfa Romeo del passato per conoscerne i segreti e farsi guidare la mano. Più realisticamente, credo che la “156” rappresenti l’eccezione, l’opera di un fuoriclasse che, per una serie di circostanze favorevoli, ha saputo rianodare i fili della memoria che la smobilizzazione di Arese aveva interrotto. La realtà di oggi è l’integrazione con i modelli Chrysler: necessaria, ma non senza sacrifici per l’Alfa. **R**

## Andamento calante

A destra. L’Alfa Romeo “156” (1997-2005), design di Walter de’ Silva, eletta auto dell’anno 1998. Inclusa la versione “Sportwagon”, è stata costruita in 680.000 esemplari.

Sotto. L’Alfa Romeo “MiTo”, disegnata presso il centro stile della Casa, è in produzione dal 2008. Finora ne sono state immatricolate in Italia circa 94.000 (10.537 nel 2012). All’estero è poco presente.



# REDDITOMETRO

## ISTRUZIONI PER L'USO

Che impatto avrà il nuovo strumento di accertamento del reddito sul possesso di un'auto storica? Commercialisti ed esperti del settore ne hanno parlato in un convegno tenutosi il 22 marzo a Francavilla Fontana (Brindisi). Ecco la sintesi di Giovanni Fabio Aiello (presidente del Consiglio dell'Ordine dei Commercialisti di Brindisi)

### Ci hanno pensato i club

Il convegno sul tema "L'auto d'epoca e la fiscalità", di cui si parla in questo articolo, era organizzato dall'Automotoclub Città degli Imperiali e patrocinato dall'IdéeSse Club.

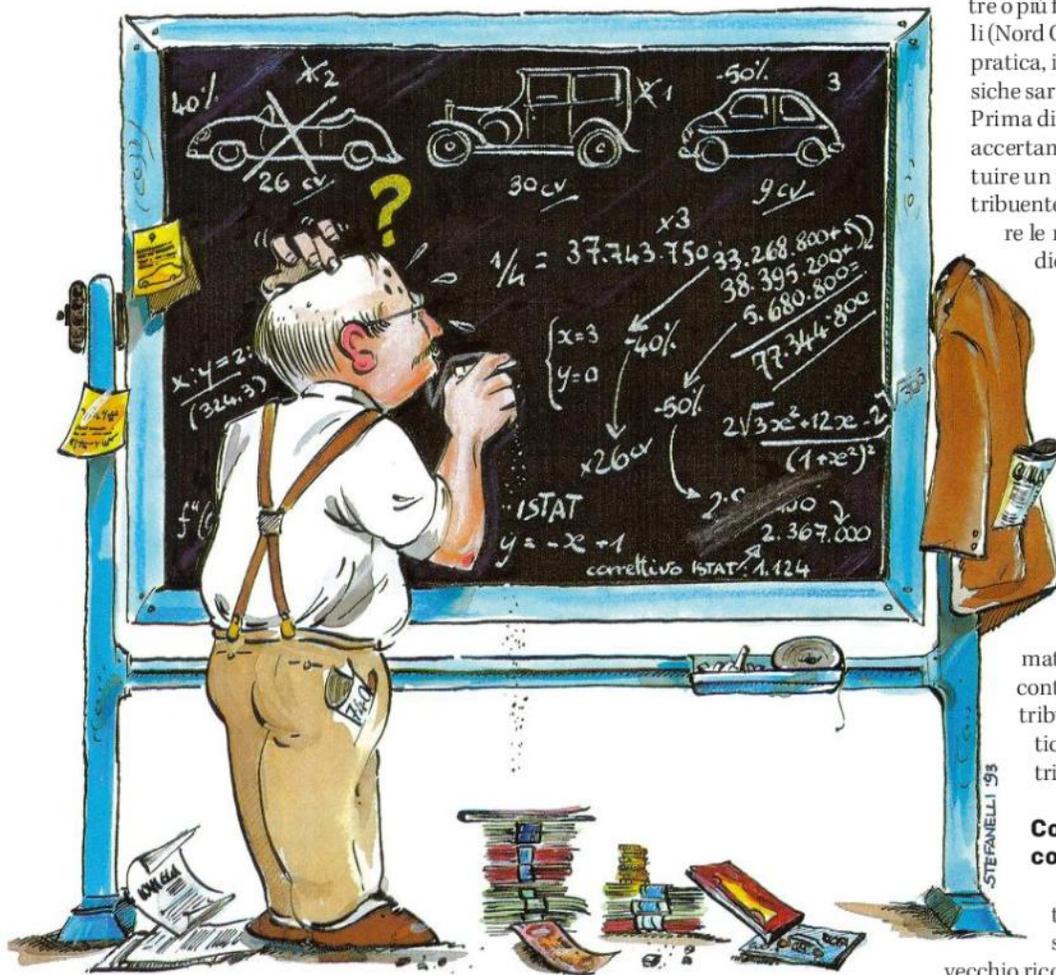
**2**009: sarà questo il primo anno d'imposta sul quale verrà applicato il nuovo redditometro (DM 24 dicembre 2012). A differenza del passato, quando l'accertamento si basava sulla semplice disponibilità di alcuni beni, lo strumento si fonda sulla quantificazione del reddito in relazione al tenore di vita e alle spese sostenute dal contribuente, attraverso circa 100 voci di spesa (dagli alberghi agli immobili, dai gioielli alle beauty farm, dagli abbonamenti alla pay-tv al gioco online, dall'abbigliamento al consumo di combustibili, dai co-

sti per la telefonia a quelli per l'abitazione, per l'istruzione e per il tempo libero ecc.) organizzate in 7 diverse categorie (abitazione, mezzi di trasporto, contributi e assicurazioni, istruzione, attività sportive e ricreative e cura della persona, altre spese significative, investimenti immobiliari e mobiliari netti). In più, l'attribuzione al contribuente del reddito "presumibile" verrà operata sulla base di spese riconducibili a 11 diverse tipologie di nuclei familiari (dai single under 34, a quelli di età compresa tra i 35 ed i 64 anni, alle coppie con uno, due,

tre o più figli, ecc.) articolati in 5 aree territoriali (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud e Isole): in pratica, i 41 milioni di contribuenti persone fisiche saranno suddivisi in 55 gruppi omogenei. Prima di procedere all'emissione dell'avviso di accertamento l'Agenzia delle Entrate deve istituire un preventivo contraddittorio con il contribuente, così che quest'ultimo possa spiegare le ragioni dello scostamento del reddito dichiarato con quello desunto dall'applicazione del redditometro; se tali ragioni saranno accolte dal fisco, la pratica potrà essere archiviata. Ulteriore tutela è costituita dal fatto che è stata prevista una franchigia, in quanto l'accertamento può dare luogo a rettifiche solo se il reddito complessivamente accertabile ecceda di almeno il 20% quello dichiarato (più 12.000 euro di ulteriore franchigia). La probabilità di essere colpiti dal redditometro, almeno in questo avvio, sarà remota, dato che l'Agenzia ha affermato che intende effettuare circa 40.000 controlli (1-1,5% del totale) e solo tra i contribuenti che evidenziano differenze particolarmente consistenti tra reddito attribuibile e reddito dichiarato.

### Come funziona il sistema con le "storiche"

Né il vecchio né il nuovo redditometro fanno differenza rispetto al possesso di un'auto storica. Ma mentre il vecchio riconosceva un abbattimento percentua-



## COME CAMBIA IL CALCOLO

### FACCIAMO DUE CONTI

Ipotesi di un contribuente single residente a Napoli dell'età compresa tra 35 e 64 anni che possiede due auto storiche a benzina: una Fiat "500" immatricolata nel 1969 (8 CV fiscali, 13 kW) ed una Citroën "DS Pallas" immatricolata nel 1974 (21 CV, 87 kW). Accertamento per l'anno 2009:

#### VECCHIO REDDITOMETRO

(non applicabile all'anno 2009)

Contano unicamente la vetustà del mezzo e la sua potenza:

##### Citroën Pallas (21 CV fiscali):

$[\text{€ } 4182,77 + (\text{€ } 244,43 \times 1)] \times \text{coeff. } 7 \times -40\%$  (vetustà per immatricolazione superiore ai 4 anni) = € 18.594,24 x 100% = € 18.594,24

##### Fiat 500 (8 CV fiscali):

€ 1909,47 x coeff. 4 x -40% (vetustà per immatricolazione superiore ai 4 anni) = € 4582,73 x 60% (coefficiente abbattimento quale secondo bene) = € 2749,64

**Totale reddito: € 21.343,88**



le fino a un massimo del 40% per ogni anno di vetustà dell'auto, nel nuovo nessuna differenza è prevista in relazione all'anno d'immatricolazione, rilevando unicamente i costi di esercizio e gestione sopportati dal contribuente.

Non si può affermare, in assoluto, che il nuovo sistema di accertamento sia più o meno vantaggioso rispetto al passato. Il vecchio redditometro definiva il valore di riferimento dell'auto con un semplice calcolo aritmetico, moltiplicando un determinato importo (basato sulla potenza espressa in CV) per un coefficiente e riducendo il prodotto ottenuto in base all'anzianità del bene, fino a un massimo del 40%; in presenza di una seconda auto, il maggior reddito accertabile veniva poi abbattuto di un ulteriore percentuale. Il modo con il quale si determinava il maggior reddito attribuibile al contribuente, però, prendeva unicamente in considerazione una serie limitata di beni-indice: auto e motoveicoli, aeromobili, navi, imbarcazioni da diporto, residenze principali e secondarie, collaboratori familiari e cavalli da corsa. Al di fuori di tale cerchia di elementi, nessun altro bene (eccezioni fatte per gli investimenti patrimoniali) veniva preso in considerazione per la determinazione del maggior reddito accertabile. Così, se un soggetto possedeva le due vetture indicate nel box, in as-

senza di investimenti patrimoniali nell'anno accertato, il reddito attribuibile al proprietario poteva essere pari a 21.343,88 euro. Con il nuovo sistema, invece, non importa più la vetustà del mezzo, ma contano: la potenza espressa in kW e non più in CV, l'età del soggetto che dispone del bene, la composizione del suo nucleo familiare e la residenza. È vero che l'applicazione delle variabili in questione conduce a determinare un reddito molto inferiore a quello che scaturiva dal vecchio redditometro (nella scheda, il reddito correlato al possesso delle due auto ammonta a 2590,32 euro), ma è pur vero che, mentre precedentemente il sistema determinava il reddito accertabile soltanto in relazione al possesso delle due auto, oggi queste generano soltanto una "quota" del reddito accertabile al quale vanno aggiunte tutte le ulteriori "quote" collegate alle spese quotidiane di cui si è detto.

#### NUOVO REDDITOMETRO

(dall'anno 2009)

Contano la potenza del mezzo, l'età del proprietario, la composizione del nucleo familiare e la residenza (ignorata la vetustà):

La formula per la determinazione della quota di reddito è la seguente:

Spesa media Istat relativa ai mezzi di trasporto/kW medi da allegato 1 al DM 24/12/2012 x kW effettivi dei mezzi di trasporto. Nel caso ipotizzato la spesa media desumibile dalle statistiche Istat 2009 (<http://dati.istat.it>) per il Sud è pari ad € 155,42/mese (assicurazioni: € 36,01; pezzi ricambio: € 17,78; carburanti: € 88,3; manut. e rip.: € 13,33). Considerato che il coefficiente dei kW medi di cui alla tabella allegata al DM 24/12/2012 per il contribuente di cui all'esempio è pari a 72, la spesa (reddito) di riferimento sarà pari a: € 155,42 : 72 x (87 kW + 13 Kw) = € 215,86.

€ 215,86 x 12 mesi =

**Totale reddito, al quale aggiungere le altre quote:**

**€ 2590,32**



# FIAT "850" E "1500" È CORSA PER VESTIRLE

5 Colore: l'edizione in bianco e nero costa € 4,20

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

**Le Fuoriserie**  
Volume quinto 1964-1965

Abarth Allemano Boneschi Bertone Canta Caprera Castagnero  
Centro Stile Fiat Cisitalia Colli De Sanctis De Tomaso Ellena Fissore  
Fart Francis Lombardi Frua Ghia Giannini Italsuisse-Frua Montanelli  
Michelotti Monterosa Moretti Osi Piatti Pininfarina Pan Auto  
Rapi Savio Scaglione Scaglietti Siala Sibona & Basano Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

L'annunciata nascita della Fiat "850" crea grandi aspettative tra i carrozzieri, sicuri che il nuovo modello possa dare a tutti grandi opportunità di lavoro. Della "600" era stato realizzato un numero incredibile di versioni fuoriserie, "speciali" ed "elaborate", che incontrarono un buon successo commerciale. Ora, meglio attrezzati e alcuni dotati di una propria rete commerciale, sono tutti pronti a raccogliere la nuova sfida. Nel frattempo il listino dei carrozzieri è già ricco di offerte interessanti che vanno a occupare tutte le nicchie di mercato lasciate libere dalle case costruttrici. Con Ruoteclassiche di giugno arriva in edicola il quinto volume de "Le Fuoriserie" (144 pagine a 4,70 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista), che raccoglie l'intera produzione realizzata dai carrozzieri italiani tra il 1964 e il 1965. Primeggiano naturalmente le versioni sportive, come la Fiat "1100 D" spider della Osi, la Fiat "1600 S" di Fissore, disponibile in versione spider e coupé e le Fiat "1500" di Allemano, Moretti, Scioneri, Ellena e Vignale. Tra queste, la più richiesta è la "1500 GT" realizzata da Ghia, originalissima nella linea, ottima nelle finiture. Un mercato altrettanto florido è quello delle giardinette, nel quale Ghia e Viotti si sono ritagliati



**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".

1 Colore: l'edizione in bianco e nero costa € 4,20

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

**Le Fuoriserie**  
Volume primo 1956-1957

Accorato Allemano Bertone Boano Centro Canto  
Carrone Spivack Fiat Cisitalia Fissore Giannini Lombardi  
Pina Tola Casarini Montedè Monterosa Moretti Motta  
Pininfarina Siala 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. Perfino la "Nuova 500" veste abiti griffati.

2 Colore: l'edizione in bianco e nero costa € 4,20

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

**Le Fuoriserie**  
Volume secondo 1958-1959

Abarth Allemano Alberti Bertone Boano Bonetta Bonasola  
Canta Caprera Carrone Spivack Fiat Cisitalia Colli Fissore  
Francis Lombardi Frua Ghia Italsuisse Michelotti  
Monterosa Moretti Osi Piatti Pininfarina Rapi Savio  
Scaglione Scaglietti Siala Sibona & Basano Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**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".

3 Colore: l'edizione in bianco e nero costa € 4,20

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

**Le Fuoriserie**  
Volume terzo 1960-1961

Abarth Allemano Alberti Bertone Boano Bonetta Bonasola  
Canta Caprera Carrone Spivack Fiat Cisitalia Colli Fissore  
Francis Lombardi Frua Ghia Italsuisse Michelotti  
Monterosa Moretti Osi Piatti Pininfarina Rapi Savio  
Scaglione Scaglietti Siala Sibona & Basano Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**APRILE (1960-61)**

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

4 Colore: l'edizione in bianco e nero costa € 4,20

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

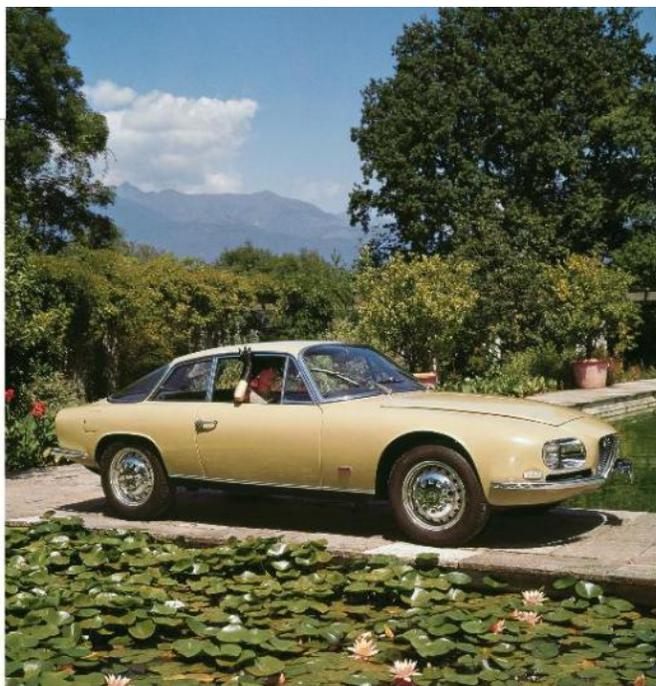
**Le Fuoriserie**  
Volume quarto 1962-1963

Abarth Allemano Alberti Bertone Boano Bonetta Bonasola  
Canta Caprera Carrone Spivack Fiat Cisitalia Colli Fissore  
Francis Lombardi Frua Ghia Italsuisse Michelotti  
Monterosa Moretti Osi Piatti Pininfarina Rapi Savio  
Scaglione Scaglietti Siala Sibona & Basano Sport Cars  
Touring Superleggera Vignale Viotti Zagato

**RUOTECLASSICHE**

**MAGGIO (1962-63)**

**1962.** Scaglione, Touring e Bertone battezzano due nuovi marchi sportivi nasceranno 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.



una fetta interessante. Zagato invece continua a mantenere il monopolio delle sportive da corsa. Il grande pubblico dovrà aspettare il Salone di Torino per vedere la nuova Fiat "850", mentre i carrozzieri si mettono subito al lavoro creando originali fuoriserie. Tra i primi Morretti e Siata, poi Vignale (che monta anche un motore elaborato da Giannini), Osi, Zagato, Francis Lombardi, Boneschi e Savio. Ellena e Abarth ne derivano addirittura una "1000" spider. Savio la trasforma in spaziosa cabriolet, Caprera in giardinetta e Mantelli ne fa una quattro porte. Nessuno di questi modelli, però, ripeterà le fortunate vendite delle fuoriserie su base Fiat "600".

Non solo: le voci che sarebbe stata la stessa Fiat a produrre versioni speciali del suo nuovo modello, subito confermate nel 1965 con la presentazione a Ginevra di una spider e di una coupé, fanno desistere i carrozzieri da successivi e rischiosi esperimenti. In compenso brillano

nuove creazioni, tutte di gran classe come l'Alfa Romeo "2600 SZ" e la Lancia "Flaminia Sport 3C" di Zagato, l'Asa "1000" di Bertone, l'Osca "1600 GT" e la Lamborghini "350 GT" di Touring. (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: le dream car.  
1970. Il settore svolta: non più sarti ma stilisti del prêt à porter automobilistico.

### CINQUANT'ANNI DI "AUTOSOLE"

## RACCONTATECI LA VOSTRA

L' "Autosole" compie 50 anni. I lavori per l'ultima tratta, quella centrale da Certosa a Orte (195 km), furono avviati nel 1963 per essere definitivamente conclusi nel primo semestre del 1964. Mezzo secolo fa - erano davvero altri tempi! - bastava evidentemente un'autostrada per unire l'Italia. Aiutateci a documentare questi cinquant'anni con le vostre foto, i racconti e gli aneddoti di viaggio: le panne, le code, il panino all'Autogrill, il bagaglio, la pipì del cane o del bambino. Ma anche i temporali, il picnic nell'area di sosta, la gomma bucata, il sorpasso che vi ha segnato la vita magari anche solo come passeggero: scrivete a [redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it). Sarà il nostro ideale viaggio nel tempo in un Paese che non c'è più...



### ESCLUSIVO

blog

## ARESE ULTIMO ATTO

A rese scomparirà: secondo l'Accordo di Programma tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, comuni della zona e marchio della grande distribuzione Iper, proprietario dell'area, parte della struttura verrà riqualificata, con un centro commerciale, uno residenziale e ampi parcheggi per l'Expo 2015. I lavori sono già in corso nell'area dove sorgeva il reparto carrozzeria. Dal 30 aprile, inoltre, è stata disattivata l'energia elettrica a tutti i capannoni del settore meccanico, primo passo verso la loro demolizione e la futura ricostruzione. Ruoteclassiche è entrata negli stabilimenti per documentare, anche con un video esclusivo, l'agonia prima del definitivo smantellamento: sul nostro blog e a giugno con un reportage sulla rivista.

ALESSANDRO BARTELETTI



### MERCEDES "300 SL"

## UNA BOTTA DA 650.000 EURO



A vere il piede pesante con un'auto d'epoca può costare carissimo. Ne sa qualcosa il proprietario di una Mercedes "300 SL" degli anni 50, che aveva affidato l'auto a due meccanici, incappati poi nei pressi di

Pleidelsheim (D) in uno spettacolare ribaltamento. Il preventivo della riparazione - 650.000 euro - è altissimo rispetto al valore della vettura: a gennaio un esemplare simile (foto) è stato aggiudicato a un'asta in Arizona per oltre 661 mila euro.



**ASTON MARTIN**

**ALL'ASTA L'UNICA "DB4 GT" DI BERTONE**

**S**arà all'asta il 18 maggio a Newport Pagnell, storica sede inglese dell'Aston Martin, l'unico esemplare mai realizzato di "DB4 GT" carrozzato Bertone, nonché ultimo uscito dalla linea di produzione. La vettura, presentata al Salone di Ginevra del 1961 con il nome di "Jet", fu disegnata da un giovanissimo Giorgetto Giugiaro. Da venticinque anni nel garage del suo ultimo proprietario, ora deceduto, ha vinto una sfilza di riconoscimenti nei più importanti concorsi d'eleganza del pianeta, tra cui un premio di classe a Pebble Beach e un "Best of Show" a Villa d'Este. Sarà battuta da Bonhams nel corso dell'annuale incanto dedicato alle Aston Martin e alle Lagonda, con una valutazione compresa tra 2,8 e 3,8 milioni di sterline (4,4-6 milioni di euro).



**GIANCARLO MARTINI**

**CON FERRARI IN FORMULA UNO**

**È** morto a 66 anni Giancarlo Martini, pilota della Minardi negli anni 70. Nel '76, su una Ferrari "312T", disputò due gare di F.1 non valide per il campionato: la Corsa dei Campioni a Brands Hatch (ritirato) e il Trofeo di Silverstone, in memoria di Graham Hill (decimo). Con la Minardi, Martini conquistò la vittoria del campionato F. Italia nel 1973 e diversi importanti piazzamenti in Formula 2.



**ANDARE A TEMPO**  
di Raffaele Laurenzi



**PARLEZ MOI D'AMOUR (1930)**

**V**i è piaciuto "Midnight in Paris"? Da Woody Allen (New York, 1935) io mi sarei aspettato dialoghi più brillanti, in compenso ho apprezzato il leit motiv del film, "Parlez moi d'amour". Prima che al cinema, probabilmente l'avevate ascoltato negli anni Sessanta cantato da Juliette Greco (Montpellier, 1927). In realtà il brano risale al 1930, perciò è intonato al film anche cronologicamente e non può mancare a bordo di una Citroën anteguerra come la "Traction Avant" (foto) o anche successiva come la "DS". "Parlez moi d'amour" fu lanciata da Lucienne Boyer (1903-83), ma valla a trovare in quell'edizione. Consiglio la versione di Juliette Greco, musa dell'esistenzialismo, tre matrimoni e una bellezza tutta francese che il tempo non è riuscito a cancellare. La canzone è una nenia struggente e romantica, da ascoltare lontano dal traffico. (<http://www.youtube.com/watch?v=PtXzVFYPkyc>)



**MI VENDO (1977)**

**B**ello il testo (complimenti, Renato), bella la musica (pure di Zero, in collaborazione con Caviri): "Mi vendo" ti riporta subito allo Zero più brillante e provocatorio, che si esibiva con leggendari costumi da lui stesso disegnati. Il brano uscì alla fine del 1977 e per molte settimane occupò le prime posizioni della hit parade. Da ascoltare a bordo di una vettura sbarazzina, perfino trasgressiva, possibilmente aperta: Alfa Romeo "Spider", Fiat "X1/9" (foto) e così via. (<http://www.youtube.com/watch?v=Ehss84QOGu0>)



**C'È UNA STRANA ESPRESSIONE (1965)**



**"**...nei tuoi occhi/vogliono dirti che non m'ami più/vogliono dirti che non mi vuoi più bene/mi fanno già capir che io ti perderò (...) Non dirlo già lo so, che tu mi lascerai": quando lanciarono in Italia, nel 1965, il loro primo disco di successo, i Rokes avevano solo cinque anni e non erano stati ancora "nazionalizzati". Nel senso che il gruppo si era formato cinque anni prima in Inghilterra, all'epoca terra d'esportazione di pop music, e il pezzo era "made in Usa" ("When you walk in the room"). Ma sapientemente tradotto, e cantato con un

"terrible" ma suggestivo accento inglese, divenne subito popolare. I "Beatles italiani", come furono detti, icona degli anni 60, sono intonatissimi con tutte le auto di quegli anni, dalle Fiat "500" (foto) e "850" alle pregiate Mercedes "Pagoda". Se poi riuscite a recuperare altri brani dei Rokes, tipo "Un'anima pura" (1964), "Che colpa abbiamo noi" (1966), "Piangi con me" (1966), fate un pieno di nostalgia per un intero raduno. (<http://www.youtube.com/watch?v=R3yvfyEPsGA>)





## VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1963 PORSCHE 356C CARRERA GS 2000**

**PORTFOLIO CLIENTI** 1932 MG C Type Montlhery Midget (vincitrice di classe a Le Mans)  
1939 Lagonda V12 Cabriolet (ex-Briggs Cunningham) • 1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia  
1955 Lister Jaguar (ex-Jim Clark) • 1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby)  
1959 Maserati 3500 Vignale Spyder Prototipo • 1968 Lamborghini Miura P400 • 2006 Porsche Carrera GT  
*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](http://WWW.KIDSTON.COM)

## CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME

## L'ALFA "6C 2500 SS" vince sotto la doccia



Un autentico diluvio ha fatto da cornice quest'anno al Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme, tenutosi il 23 e 24 marzo nel cuore della Terra dei Motori, tra Maranello, Fiorano, Sassuolo e Modena. Due i riconoscimenti principali, assegnati uno da una prestigiosa giuria di esperti e l'altro da una giuria popolare formata dai visitatori del Museo Ferrari di Maranello e dai dipendenti della Ferrari Spa. Il primo, vero e proprio "Best of show", è andato a un'Alfa Romeo "6C 2500 Super Sport" Touring, una delle prime "Villa d'Este" costruite nel 1949, perfettamente conservata ed esposta ai concorsi di Pebble Beach e di Villa d'Este.

Il secondo, denominato "Best of Saturday", ha premiato una SS "Jaguar 2.5 Litre" cabriolet di 2500 cm<sup>3</sup>, prima auto prodotta (il 14 ottobre 1937) del modello che ha dato il nome alla Jaguar. Numerosi i premi speciali e di classe, tra i quali: MG "A 1600" del 1960 (Spider inglesi del dopoguerra); SS "Jaguar 2.5 Litre" del 1937 (Europee aperte anteguerra); Alfa Romeo "6C 2500 Super Sport" coupé "Villa d'Este" Touring del 1949 (Alfa Romeo "6C 2500"); Lancia "Flaminia 2.8" del 1967 (Berline del dopoguerra); Alfa Romeo "2000 Spider" Touring del 1960 (Scoperte al sole); Bentley "S3 Continental" cabriolet Mulliner del 1963 (Cabriolet); Maserati "3500 GT" Touring del 1961 (Coupé); Lancia "Aurelia B52" Pinin Farina del 1954 (Lancia coupé); Ferrari "F12 Berlinetta", Maserati "GranCabrio Sport" e Lamborghini "Aventador LP 700".



## Anche la sfilata sotto l'acqua

Sopra. La vincitrice del premio più prestigioso: l'Alfa Romeo "6C 2500 Super Sport" coupé "Villa d'Este" Touring (1949) di Ermanno Keller. A sinistra. Le partecipanti sfilano nel centro storico di Modena. In primo piano, la Mercedes-Benz "220 SE Cabriolet" (1960) di Giuseppe Baggi, seconda tra le Cabriolet.

## MUSEO CASA ENZO FERRARI

## LE F.1 CHE FECERO LA STORIA

Ben 17 vetture di F.1 saranno esposte dal 3 maggio a fine ottobre al Museo Casa Enzo Ferrari di Modena, nell'ambito della rassegna "Grand Prix: le monoposto del campionato di Formula 1". Le vetture sono state selezionate fra quelle che, dal 1950 al 1994, hanno sperimentato innovazioni e accorgimenti tecnici che hanno segnato in qualche modo l'evoluzione delle auto da grand prix. Tra le sicure presenti, ci saranno vere e proprie leggende della pista, come l'Alfa Romeo "159", la Mercedes "W196" e la Ferrari-Lancia



"D50" condotte al titolo mondiale da Juan Manuel Fangio, la Porsche "804" di Dan Gurney, le due vetture del famoso duello al G.P. di Francia del 1979, la Renault "RS 11" di René Arnoux e la Ferrari "312 T4" di Gilles Villeneuve.

## GLI ANNI D'ORO DI GOODWOOD

## UN ABITO DI VOLANTINI



Due grandi eventi annuali di Goodwood (GB) - il Festival of Speed (11-14 luglio) e il Revival Meeting (13-15 settembre) - ottengono, per la prima volta per una kermesse motoristica, una

certificazione che ne attesta la sostenibilità della gestione (la ISO 20121). Gli organizzatori hanno deciso quindi di celebrare il traguardo commissionando a una società di design e a un'esperta di materiali riciclati (Daisy Harris) un abito eco-compatibile che ricordasse gli anni d'oro del circuito. L'abito è realizzato con 180 volantini cartacei delle gare disputatesi a Goodwood tra il '48 e il '66 e ha richiesto 28 ore di lavoro.



REGISTRASI DA OGGI



**IMMAGINE CENTRALE**

FERRARI 340/375 MM BERLINETTA "COMPETIZIONE" DEL 1953 Carrozzeria Pinin Farina; telaio nr. 0320AM

**DA SINISTRA**

RIVA TRITONE SPECIAL CADILLAC "RIBOT III" DEL 1960 Scafo nr. 132

LAMBORGHINI MIURA P400 DEL 1967 telaio nr. 3087

MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER DEL 1962 telaio nr. 198.042.10.003044

BMW 503 CABRIOLET DEL 1957 telaio nr. 69146



CONCORSO D'ELEGANZA  
VILLA D'ESTE

dal  
1929

# VILLA ERBA

25 MAGGIO 2013 LAGO DI COMO, ITALIA

Patrocinato da

**BMW  
GROUP**

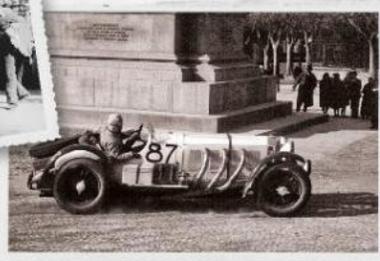


Rolls-Royce  
Motor Cars Limited



RM AUCTIONS

MILANO +39 02 9475 3812 | REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070 | CANADA +1 519 352 4575 | [rmauctions.com](http://rmauctions.com)



## La super Mercedes CAMBIA IDENTITÀ

**M**odificare una "storica" per ottenere un modello superiore sia in valore che in blasone è pratica diffusa: accade spesso che un'economica berlina, allo scopo di ricavarne indebiti guadagni, sia trasformata in una preziosa sportiva. La Mercedes-Benz "710 SSK" della nostra storia ha una storia complessa, con più trasformazioni: quasi certamente i fini non sono stati economici, giacché la base di partenza è stata una "680 S", costruita in meno di trenta esemplari, modello che lo scorso anno è stata battuta a un'asta a circa 3,3 milioni di euro. Di certo, nel 1966, anno della prima trasformazione, non valeva cifre astronomiche, pur trattandosi di un'auto di grande lignaggio.

La vettura, costruita nel '28 con una carrozzeria cabriolet di Erdmann & Rossi, fu consegnata negli Usa nel '29; nel '65 fu acquistata da Raymond Jones, un americano famoso per aver trasformato alcune Mercedes delle serie "S" e "SS" in "SSK" o "SSKL". Sostituendo la carrozzeria, accorciando e forando lateralmente il telaio, rimpiazzando il motore da 6789 cm<sup>3</sup> con un altro della serie "S" da 7065 cm<sup>3</sup>, sempre con compressore, Jones ottenne una "SSKL", identica a quella che vinse la Mille Miglia del '31 (foto in alto), condotta da Rudy Caracciola. Solo tre "SSKL" nacquero come tali; altre quattro furono ottenute da altrettante "SSK", alleggerite in seguito con gli stessi tipici fori nel telaio, per un ri-



sparmio di ben 125 kg, su progetto di Ferdinand Porsche (nessuna di quelle 7 è tuttora esistente).

Con il nuovo allestimento, la "680/SSKL" cambiò proprietario altre tre volte negli States, finendo in Giappone nel 1979. Nel '95 fu acquistata da Bernie Ecclestone; 12 anni più tardi il patron della F1 la fece mettere all'asta da RM Auctions, che la vendette per circa 1.550.000 euro. Il nuovo proprietario la portò da un noto re-

stauratore tedesco, facendo tra l'altro chiudere i buchi laterali nel telaio e, di fatto, trasformandola in una "SSK", modello del quale - a differenza della più importante ma estinta "SSKL" - esistono ancora diversi esemplari. Oggi la vettura è classificata dalla Fiva "reproduction of a 1929 Mercedes-Benz 710SSK", indicando come anno di costruzione il 1966 (nella foto sopra, alla Mille Miglia del 2006). (Paolo Mazzetti)

### AL PALAZZO DELLA RAGIONE

## L'ISOTTA DI NUOVO A MILANO

**S**arà celebrata anche un'Isotta Fraschini "Tipo 8 AS" del 1929 (a destra) a "Che storie! Oggetti, miti e memorie dai musei e dagli archivi d'impresa", mostra allestita dal Comune di Milano e da Museimpresa (Assolombarda) nel Palazzo della Ragione a Milano fino al 12 maggio. L'esemplare, reduce da un restauro durato 15 anni, è uno dei pezzi più pregiati del

Museo Nicolis di Villafranca di Verona; dotata di un motore 8 cilindri di 7370 cm<sup>3</sup>, ai tempi costava più o meno 150.000 lire. Confort e cura maniacale dei dettagli la resero la vettura preferita da molte personalità di spicco, dallo Zar di Russia a Rodolfo Valentino, da Gabriele d'Annunzio a Benito Mussolini, tanto che



seppe imporsi come l'automobile straniera più venduta negli Usa, dove apparve anche nel film "Il viale del tramonto" (1950). La mostra ripercorre la storia industriale del nostro Paese con le testimonianze, a volte sorprendenti, di alcuni fra i marchi più prestigiosi del Made in Italy, da Alessi, a Ferragamo, a Campari, Branca ecc. Il Museo Nicolis, creato nel 2000 dall'imprenditore veronese Luciano Nicolis scomparso lo scorso anno, porterà a Milano, in un'inconsueta versione digitale, anche due straordinarie antenate delle moderne biciclette: la Draisina del 1816 (a sinistra), un pezzo unico in legno lavorato, creato dal Barone Von Drais e privo di pedali, e una "Michaudine" del 1861.

[www.museimpresa.com](http://www.museimpresa.com) - [www.comune.milano.it/palazzoreale](http://www.comune.milano.it/palazzoreale)

*READY?*



PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi: consumi ciclo combinato 7,3 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub> 168 g/km.

Un nuovo design, ancora più grintoso e raffinato, motori innovativi e prestanti, fino a 200 CV: il coupé 2+2 è ancora più emozionante. Sei pronto?

## NUOVA PEUGEOT RCZ

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



# Il meglio **DELL'AUTODELTA**



ALESSANDRO BARTELETTI

**N**on c'è verso, sotto i 4000-4500 giri non va neanche a calci. Il dodici cilindri della "33 TT 12", quella di Arturo Merzario e del Mondiale Marche del 1975, deve girare alto. A 6000 inizia a spingere. A 9000 ti attacca al sedile. E non ti molla più fino agli 11.000.

Siamo sulla pista di Balocco (VC), dove lo scorso 22 marzo l'Alfa Romeo ci ha invitati per festeggiare i cinquant'anni dell'Autodelta, la squadra corse fondata nel '63 da Carlo Chiti e Lodovico Chizzola. Con le sue vetture più rappresentative, abbiamo

girato sul "Misto Alfa", lo storico tracciato dell'impianto di Balocco inaugurato nel '64 per il collaudo su pista delle vetture del Biscione. Lungo circa cinque chilometri, riproduce i tratti più caratteristici dei circuiti di tutto il mondo.

Abbiamo cominciato con la "GTAm", uno dei circa 40 esemplari realizzati. Motore 2 litri, doppia accensione, circa 200 cavalli, è stata protagonista dei campionati Turismo dei primi anni 70 vincendo l'Europeo con Toine Hezemans e due edizioni

## Gli angeli custodi del museo

Sopra. È grazie a loro se le vetture del Museo Storico Alfa Romeo sono mantenute in efficienza. Ecco i meccanici di Automobilismo Storica: al centro Alessandro Rigoni, al suo fianco Roberto Cavaliere e Giuseppe Bagli.



# torna a BALOCCO

della 24 Ore di Spa. Poi ci siamo calati nella "TZ" del 1963, la prima creatura dell'Autodelta. Telaio tubolare, ruote anteriori e posteriori indipendenti, freni al retrotreno inboard: col suo motore "1600" sbaragliò la concorrenza anche nelle classi 2 e 3 litri. Infine la "Giulia Sprint GTA", la vettura forse più rappresentativa della storia Autodelta.

Per altre foto e il resoconto della giornata vi rimandiamo al nostro blog, accessibile anche dal sito [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it) (Alessandro Barteletti)



## ORE 11.30

### "GTAm", la "Giulia" da 200 CV

A sinistra. Scendiamo subito in pista con la "GTAm". Questo esemplare ha corso in tutta Europa con Teodoro Zeccoli, Spartaco Dini, Carlo Facetti. Il quattro cilindri spinge subito forte, ma con le gomme slick e l'assetto rigido sembra impossibile metterla in crisi.

AUTORIBLINDO STORICO ALFA ROMEO



ALESSANDRO BARTELETTI

## ORE 12.15

### "TZ", l'Autodelta parte da qui

Sopra. Centosessanta. Centottanta. Duecento chilometri orari. Sul rettilineo lanciamo la "TZ" fin quasi alla sua velocità massima. Il motore di questo esemplare proviene dal Reparto Esperienze: sotto i 3500 giri singhiozza, sopra è inarrestabile.

## ORE 13.30

### Si "rifocillano" anche le auto

Sotto. All'interno di Balocco circolano prototipi e vetture di ogni tipo. Sembra che qui nulla possa più stupire gli addetti ai lavori. Ma quando la "33 TT 12" si avvicina alla pompa di benzina interna all'impianto, tutta l'attenzione dei presenti è su di lei.



ALESSANDRO BARTELETTI

## ORE 12.30

### "GTA", inizia l'avventura Turismo

A sinistra. Assetto "morbido", volante "largo", scarico "silenzioso": la "GTA" sembra avere un temperamento quasi turistico. Ma è solo un'impressione, inevitabile provando questo raro esemplare stradale dopo aver girato con "GTAm" e "TZ". Al suo debutto nel '65, questo modello spostò l'attenzione della Casa verso la categoria Turismo, decretando di fatto la fine delle "TZ" e "TZ2".

AUTORIBLINDO STORICO ALFA ROMEO



## ORE 14.30

### Sulla scia di Merzario

Nella foto. Motore 3 litri, 12 cilindri contrapposti, 500 CV di potenza. La "33 TT 12" è un mastro da 300 all'ora e più. Con sette vittorie su otto gare disputate, ha dominato la stagione Sport del 1975 regalando all'Alfa Romeo il Mondiale Marche.

ALESSANDRO BARTELETTI



OLD TIME SHOW - FORLÌ

# Nel decennale con **LE FIAT PIÙ RARE**



## Pezzi pregiati da Torino

Sopra. Fiat "501 S" 4 baquettes del 1921: esemplare unico utilizzato per le riprese del film "Novecento" di Bernardo Bertolucci (1976).

A destra. Fiat-Chiribiri "Biblocco" (1910-1913).

A sinistra. Fiat "508 C MM" del 1939; prima vettura entrata nella galleria del vento.



## COLONIA (D)

### LA "FIESTA" SUL TETTO

**D**opo un lungo restauro, è tornata al suo posto, sulla cima della torre del museo cittadino di Colonia (Germania), la Ford "Fiesta" alata che l'artista tedesco HA Schult realizzò nel 1989 in occasione del suo happening "Fetisch Auto". La singolare creazione - battezzata "Flügelauto" (auto alata) - ingloba una "Fiesta" vera, alla quale sono state applicate due gigantesche ali di 800 kg ciascuna; il peso complessivo della struttura è di circa 4 tonnellate, perché la scocca della vettura è stata zavorrata, in modo da non risultare instabile.



**C**ala il sipario sulla decima edizione di Old Time Show tenutasi il 10 marzo a Forlì. Nonostante i venti di crisi e le condizioni meteo poco favorevoli soprattutto per chi voleva farsi un giro nell'area all'aperto (dov'erano dislocati molti commercianti e rivenditori), le presenze sono aumentate del 10% rispetto al 2012. Merito anche delle due rassegne tematiche, dedicate alla Fiat e alla MV Agusta.

Molti dei pezzi esposti erano esemplari unici provenienti da collezioni private o da musei dai quali uscivano per la prima volta; tra i mezzi più ammirati meritano senz'altro una menzione almeno la Fiat-Chiribiri "Biblocco" e la MV "175 Disco Volante". La formula di Old Time Show mischia sapientemente borsa-scambio e approfondimento storico-documentale. Molte quindi le presentazioni di volumi a tema automobilistico o motociclistico, con la presenza di diversi campioni del presente e del passato: dal 9 volte iridato Carlo Ubbiali a Bruno Spaggiari e Genunzio Silvagni, in rappresentanza del marchio MV, ancora oggi il più vincente di tutti i tempi tra le Case europee. Presente anche lo specialista della regolarità Luciano Cané, dieci volte vincitore della Mille Miglia, che ha intrattenuto il pubblico con i racconti dei suoi successi.



ECCEZIONALE COLLEZIONE DI QUATTRO ASA CONSERVATE, DA SEMPRE, DALLA FAMIGLIA DE NORA – FONDATRICE DELLA MARCA.  
Vi é inclusa l'ASA RB613 1300 GT ex-24 Ore di Le Mans 1966 • Stima 280 000 – 340 000 €



1939 HORCH 853 A CABRIOLET  
Stima: 280 000 – 360 000 € • Senza prezzo di riserva



1934 PACKARD 1105 SUPER 8 CABRIOLET  
Stima: 120 000 – 180 000 € • Senza prezzo di riserva



1939 MERCEDES 320 CABRIOLET B  
Stima: 250 000 – 350 000 € • Senza prezzo di riserva



1947 DELAHAYE 135 MS COACH CHAPRON  
Stima: 70 000 – 130 000 € • Senza prezzo di riserva



1938 BMW 327/328 CABRIOLET  
Stima: 100 000 – 150 000 € • Senza prezzo di riserva



1938 BUGATTI 57 VENTOUX  
Stima: 250 000 – 350 000 € • Senza prezzo di riserva

VENDITA IN PREPARAZIONE – CHIUSURA DEL CATALOGO IMMINENTE

## AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS-ÉLYSÉES V

14 MACCHINE SENZA PREZZO DI RISERVA DELLA COLLEZIONE ANDRÉ LECOQ

LUNEDÌ 10 GIUGNO 2013

PER INCLUDERE LA VOSTRA AUTOMOBILE, CONTATTATECI

Artecurial Motorcars, Parigi e Artecurial Italia, Milano:  
i vostri punti di riferimento per inserire la vostra  
automobile in aste di successo internazionale, con  
risultati di vendita da record.

Artecurial, prima casa d'aste francese  
*Ultima vendita, febbraio 2013 – Rétromobile*  
15 milioni di € (commissioni incluse),  
con il 90% di lotti venduti

Contatti a Parigi:  
+33 01 42 99 20 56  
motorcars@artcurial.com

Contatti a Milano:  
+39 02 49 76 36 49  
milano@artcurial.com

**ARTCURIAL**  
MOTORCARS

7, Rond-Point des Champs-Élysées 75008 PARIS  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56 | Fax : +33 (0)1 42 99 16 39  
contact@artcurial.com | www.artcurial.com

Agrément CVV  
du 25/10/2001





28 TAPPE DA BARI A TREVISO

# Cinquant'anni di "911": al via **IL TOUR PER L'ITALIA**

ALESSANDRO BARILETTI



**P**artirà da Bari il prossimo 16 maggio l'Italian Tour, il viaggio organizzato da Porsche Italia che attraverserà tutto il Belpaese per festeggiare i 50 anni della "911". Lungo 28 tappe, si concluderà a novembre dopo aver attraversato città, invaso piazze e colorato paddock di autodromi. L'iniziativa, organizzata con i centri e i club Porsche, è stata presentata il 16 aprile presso il Centro Porsche



Milano Nord dove erano esposte sette "911", una per ogni generazione dal 1963 a oggi (nella foto). L'8 giugno, data simbolica per la Casa di Stoccarda (quel giorno di 65 anni fa è stato omologato per l'uso stradale il primo telaio Porsche in assoluto), l'Italian Tour sarà ospite della 100 Ore di Modena; a ottobre sarà invece presente alla rievocazione della Targa Florio. [www.porsche.it/50anni911](http://www.porsche.it/50anni911) (A.B.)

## ALBUM DI FAMIGLIA

### LO SCATTO DI ALLORA

A distanza di 55 anni, Giorgio Zecca di Lodi ha voluto ricostruire con la sua Fiat "1100" lo stesso scatto pubblicato su Quattroruote di aprile 1958. La vettura non è esattamente il modello della prova su strada, ma l'edificio che fa da sfondo è lo stesso - al km 71.207 della Statale 62 per il Passo della Cisa -, anche se un po' cambiato in questo mezzo secolo.

### PROVE SU STRADA



### LA BMW DEI BOSS

Vicolo di quartiere popolare, look da boss di periferia, edifici in costruzione: è il simpatico set ricreato da due amici - Antonino e Giuseppe - poco prima di andare a un raduno BMW a Torino (con una "320i Cabriolet"). Antonino (a destra) adora vestirsi con abiti intonati alle auto che guida e spiega che ai raduni ascolta solo musica da mangiacassette d'epoca.



## PEZZI MANCANTI

### CERCASI DISPERATAMENTE BRACCIOLO DI "124 SPIDER"

**F**abio Carniel, possessore di una Fiat "124 Sport Spider" del 1967, appartenente al lotto dei 124 esemplari definiti di "preserie", sta cercando di completare il restauro conservativo della sua vettura. Gli manca però un pezzo, che non riesce a reperire da nessuna parte, né su Internet né tra i banchi dei mercatini: si tratta del bracciolo sinistro, identico a quello illustrato nella foto. Chi lo volesse aiutare può contattarlo al 331 3676731.



## BIENNIO 2013-15

### NUOVO DIRETTIVO PER IL LANCIA CLUB

Sono state rinnovate il 28 marzo nella sede di Torino le cariche sociali del Lancia Club per il biennio 2013-2015. Confermato presidente, al suo terzo mandato, Giorgio Formini. Ecco il dettaglio del nuovo consiglio direttivo: Paolo Moretta (vice presidente); Guido Robino (tesoriere); Fabrizio Brunetti, Federico Donati, Rosario Menza, Renato Novarese, Nino Romeo, Fabrizio Verzaro (consiglieri).



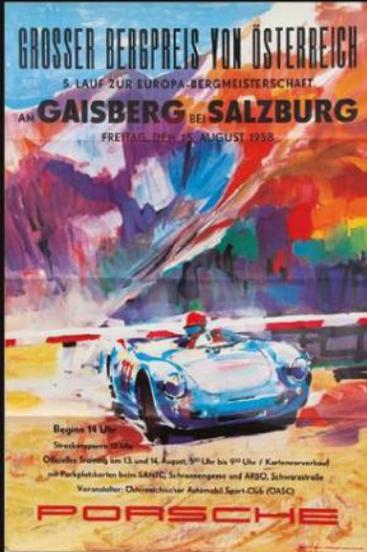
## LA MIA GIORDANI

Su Ruoteclassiche di febbraio avevamo dato notizia dell'apertura a Bologna di una mostra dedicata alla Giordani (fino al 30 giugno). La nostalgia verso quei vecchi preziosi giocattoli ha indotto Bruno Mosetti a cercare nell'album di famiglia una foto che lo ritrae appunto su un'automobilina a pedali dell'azienda di Casalecchio di Reno (BO).

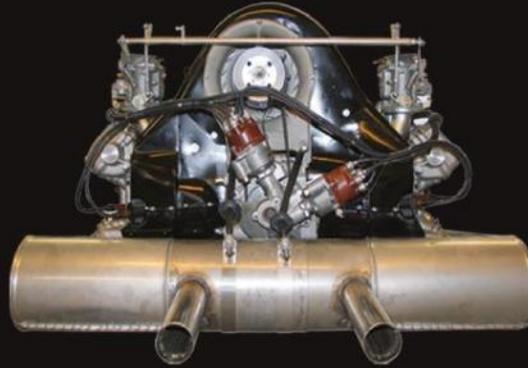


# Asta della Automobilia Ladenburg

## 10-11 maggio 2013



Grande collezione di manifesti della Porsche



Grande collezione di manifesti del tempo di anteguerra



Ex Peter Daetwyler Porsche 356 „Poroto“ Special



Più di 2500 articoli



Brian Redman



Giuseppe Campari



Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777  
www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de



ITALIA IERI E OGGI

# Stessi parcheggi MA ORA SI PAGANO

1967



2013

ROSARIO MUCERA

**T**utto cambia affinché nulla cambi" diceva Don Fabrizio, principe di Salina, nel romanzo "Il Gattopardo" al cavaliere Chevalley, sceso in Sicilia per cercare la classe dirigente del nuovo Regno d'Italia. Una piccola riprova di quanto fosse arguta e azzeccata quella frase l'abbiamo avuta anche noi, proprio in Sicilia, trovandoci per le mani due scatti del centralissimo piazzale Ungheria a Palermo.

Nel primo, del 1967, l'area antistante la Casa Centrale di Risparmio è adibita ad affollatissimo parcheggio su tre file: s'intravedono una Fiat "1100 D" (in primo piano sulla strada), una "600", una "124" e un'Innocenti -Austin "A40". Nella seconda, dei giorni nostri, praticamente nulla è mutato, se non i modelli delle vetture posteggiate e la ragione sociale della banca. L'osservatore attento scoprirà che, prima del porticato a sinistra, è fiorito il chiosco di un'edicola, ma soprattutto che sullo sfondo, all'imbocco della via, adesso c'è una sbarra che dà accesso all'area dei parcheggi regolamentati (presenti dal 1965).

**LA VOCE DEI LETTORI** INVIARE TESTI E FOTO IN ALTA RISOLUZIONE A: [REDAZIONE@RUOTECLASSICHE.IT](mailto:REDAZIONE@RUOTECLASSICHE.IT)

## PRIMA AUTO DI UN VENTENNE? LA FIAT "127"

Sono uno studente di vent'anni, recente possessore di una Fiat "127" del 1972, acquistata, con molti sacrifici, in condizioni tutt'altro che buone. Dopo aver smontato buona parte della vettura, ho iniziato il lavoro di "taglia e cuci", visto che l'auto in 41 anni di vita non ha mai conosciuto un garage. Premetto che non sono né carrozziere né meccanico (spero un giorno di diventarlo), per cui ci ho lavorato giorno e notte, con saldatrice, stucco e vernici. Quindi sono passato a revisionare il motore, che - poveraccio! - andava anche con quattro fasce elastiche rotte; ho rimesso in sesto la dinamo, il carburatore, lo scarico, le sospensioni, la calotta puntine e l'impianto d'accensione. Poi ho recuperato un volante dell'epoca, le trombe Fiamm come pure uno stereo degli anni 70. Adesso la mia "127", in Rosso Corallo, è tutta originale come appena uscita dalla fabbrica e si lascia

dietro auto più blasonate e moderne come la "Panda" o la nuova "Cinquecento". Non male come prima auto! A breve conto di mettere le mani su una Simca "1000", ma non prima di andare a trovare la prima proprietaria della mia "127", oggi pluriottantenne.

Paul Masala



## IL "MAGGIOLINO" DI QUAND'ERO BAMBINO

Sono venuto in possesso di una Volkswagen "Maggiolino 1300" 6 Volt del 1966 Verde Java, con il raro tetto apribile: è in condizioni pressoché perfette, perché per 46 anni è stato nelle mani del suo unico proprietario, originario di Palermo, che la comprò nuova a Zurigo nel 1966, per poi rientrare in Italia al momento di andare in pensione. L'ho acquistata dalla moglie, dopo la scomparsa dell'anziano proprietario. La mia famiglia ha posseduto in passato ben tre "Maggiolino", l'ultimo dei quali è stato il compagno di giochi della mia infanzia, quando nei weekend andavo a trovare mia nonna proprietaria di un bar in una sperduta contrada della provincia di Enna. La vettura, curiosamente Verde Java e del 1966, era in condizioni di abbandono dietro al bar e veniva usata da mia nonna come fienile per gli animali; fu rottamata, con mio sommo disappunto, alla sua morte. Da qui l'idea di acquistare un esemplare dello stesso anno e del medesimo colore.

Silvio Cinciripini



**1000  
MIGLIA** ➔



**DREAM TEAM PER MERCEDES, BMW E PORSCHE**

# I vip alla Freccia Rossa

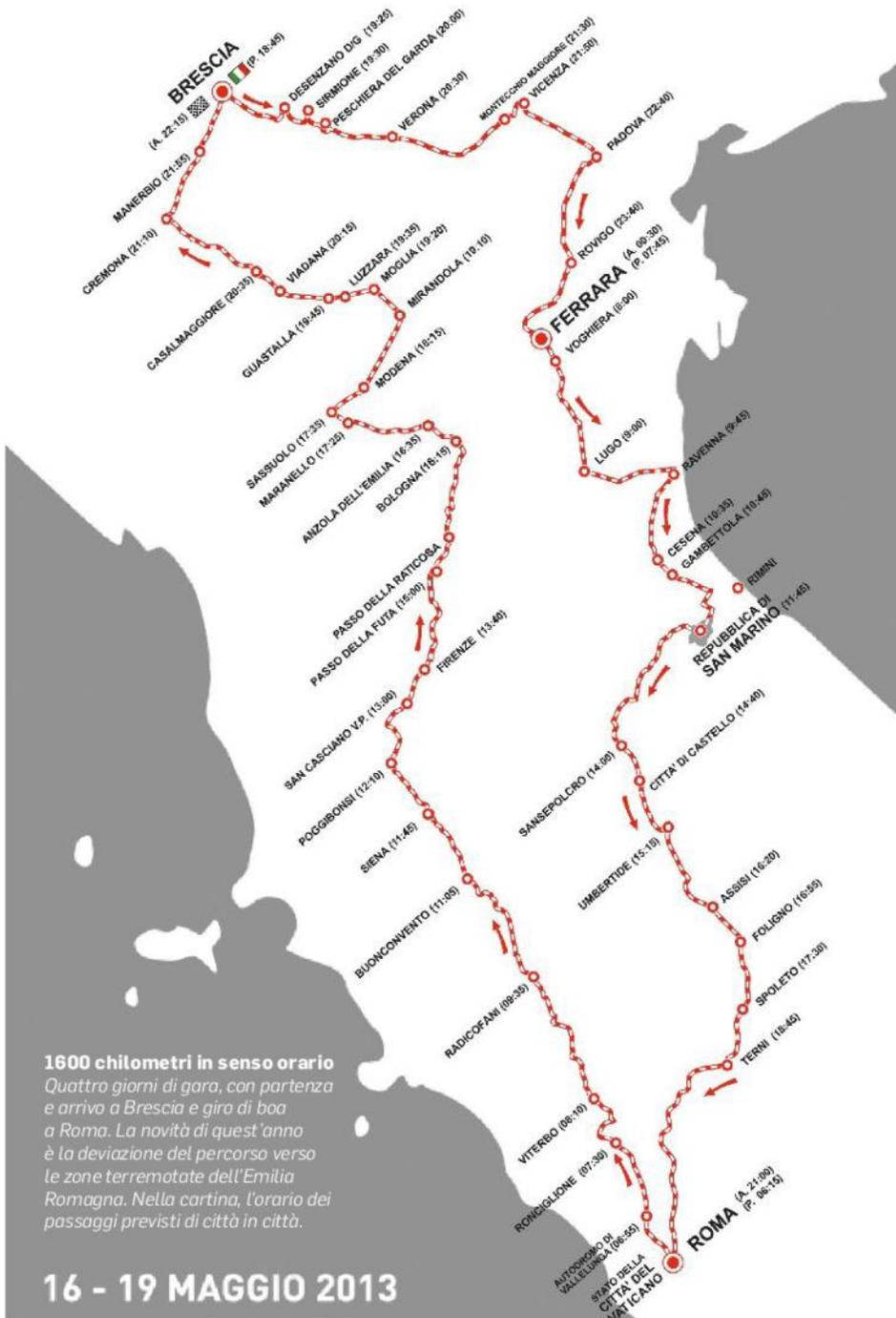
## SCELGONO LE TEDESCHE

**D**al 16 al 19 maggio, 86 anni dopo la prima edizione del '27, sarà disputata la trentunesima rievocazione della Mille Miglia. Il percorso è stato tracciato rispettando quelli originali delle 24 edizioni corse fino al 1957: capisaldi saranno la partenza e l'arrivo a Brescia e il passaggio a Roma, come sempre boa del ritorno verso Nord. La più importante novità sarà la deviazione attraverso la zona colpita lo scorso anno dal terremoto, proprio nella notte dell'arrivo della Mille Miglia 2012. Per la prima volta, quest'anno, la corsa sarà organizzata da una società interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, proprietario del marchio fin dalla prima edizione.

“Allo scopo di ampliare il valore storico di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, abbiamo deciso di accettare 410 vetture, una cifra record” spiega il presidente di 1000 Miglia S.r.l., Roberto Gaburri. La Mille Miglia è la manifestazione di riferimento per la propria categoria, come spiega il consigliere delegato Marco Makaus: “Spirito e fascino restano immutati. Il marchio di qualità della corsa è un tesoro inestinguibile che si valorizza con il passare degli anni”. Per questo noti campioni e personalità del mondo dei motori ci tengono molto a partecipare.

È il caso di alcuni testimonial di Casa Mercedes-Benz, come David Coulthard (nella foto in alto con Stirling Moss), vincitore di tredici G.P. di F.1, categoria in cui ha corso dal 1993 al 2009 con Mc Laren, Williams e Red Bull; altro ex pilota di F.1 al volante di una vettura di Stoccarda, con quarantadue G.P. disputati su Leyton e Sauber, è Karl Wendlinger. A loro si aggiunge Bernd Mayländer che dal 2000 è il pilota ufficiale delle safety car in Formula 1, rigorosamente Mercedes-Benz. Da Monaco, BMW risponde affidando una “328” a un grande personaggio dello sport: il noto golfista scozzese Colin Montgomerie. Su una “328” ci sarà pure Christian Geistdörfer, che al fianco di Walter Röhrl vinse due campionati del mondo Rally e quattro Rally di Montecarlo. Porsche affiderà una sua macchina a Hans-Joachim Stuck, ex pilota di F.1 con 81 G.P. all'attivo, vincitore della 24 Ore del Nürburgring e della 24 Ore di Spa.

Tra gli altri vip alla partenza meritano una menzione il campione olimpico di fioretto Andrea Cassarà e l'imprenditore Matteo Marzotto (nipote del due volte vincitore della Mille Miglia Giannino Marzotto); i loro nomi, come quelli di altre celebrità, restano cela-



## RITROVAMENTI

# "TOPOLINO" JEEP

## unica figlia di padre ignoto



Come spesso accade, i ritrovamenti più curiosi sono frutto del caso e del passaparola. È accaduto anche per la strana Fiat "500 C" in versione jeep che vediamo in queste foto. Il collezionista Corrado Lopresto riceve una telefonata dal suo meccanico di fiducia, alla quale era arrivata la segnalazione di un collega desideroso di sgombrare il proprio garage da alcuni relitti di vecchie moto.

Tutto sommato, il posto è vicino e Lopresto decide di controllare di persona: il garage si dimostra un piccolo antro delle meraviglie nel centro di Schio (VI), stipato di due e di quattro ruote in pessimo stato. Ci sono una

Daf "Daffodil", una Peugeot "504", un Guzzi "Erocle" degli anni 50, ma soprattutto una strana Fiat con carrozzeria tagliata in modo da farla assomigliare a una jeep, prendendo come base una versione "500 C Belvedere" metallica. Non è dato sapere chi sia l'autore della trasformazione.

La vettura ha due sedili anteriori e una panchetta ribaltabile nella parte posteriore; le condizioni sono precarie, anche se l'auto è completa. Un esemplare analogo, peraltro anch'esso unico e di carrozziere sconosciuto, era in forze alla fine degli anni 40 al Corpo della Guardia Forestale.

## UNIQUES SPECIAL ONES

## BYE BYE FIRENZE

Uniques Special Ones, il più importante salone motoristico italiano dedicato al lusso, emigra in Russia, per l'esattezza a San Pietroburgo, dal 30 agosto al 1° settembre. A spiegarne i motivi è lo stesso

Sandro Binelli, presidente di Mac Group, che organizza l'evento: "La scelta strategica è caduta sulla Russia per portare la nostra manifestazione in un mercato che si distingue nell'attuale congiuntura economica per uno sviluppo costante e per una crescente attenzione al lusso e all'esclusività". Parole che nascondono probabilmente un'altra verità: in Italia neppure i pochi che le posseggono vogliono più ostentare le proprie fortune. La kermesse si svolgerà a Yelagin Island, una delle isole più esclusive del delta del Neva, e sarà aperta agli esemplari unici, ai prototipi, alle concept car e alle auto di serie costruite in non più di 20 esemplari.



## IL PARERE DEL TRIBUTARISTA

Andrea Casagrande



## CONTROLLI? TUTTI DIVERSI

Ho esaminato il protocollo citato nel numero di marzo dal vostro consulente tributario: [http://www.dirittoefinanza.it/public/file/prov\\_agg\\_redditorometro.pdf](http://www.dirittoefinanza.it/public/file/prov_agg_redditorometro.pdf) e mi pare

che nella determinazione del reddito presunto non sia stata considerata la riduzione del 40% contemplata invece nel punto 3.2 del documento (10% per anno, fino al terzo dopo quello di prima immatricolazione). Nel caso riportato su Ruoteclassiche di marzo, il tetto minimo, con questa riduzione, sarebbe di 38.210 euro anziché di 63.684, a cui andrebbero sommate le "tolleranze" riportate nel seguito dell'articolo. Vorrei sapere se la mia interpretazione è corretta, dato che molti proprietari di "youngtimer", o in procinto di diventarlo, sono preoccupati circa il fatto di dimostrare (probatio diabolica) di "non" aver speso quanto il fisco presume, per mantenere la propria auto.

Luca Bosari - Milano

Il suo rilievo è corretto. Nel caso trattato non è stata contemplata la riduzione perché di norma viene considerata solo al momento della presentazione dei documenti dell'auto. "Di norma" appunto, perché ogni accertamento è diverso, e ci sono stati casi nei quali la franchigia era già stata preventivamente applicata. Non so darle una giustificazione di questa diversità di trattamento tra un accertamento e l'altro: può darsi sia dovuto al fatto che un ufficio sia più scrupoloso di un altro o che non tutti abbiano a disposizione le stesse informazioni (anno di prima immatricolazione dell'auto). Il fatto importante è che con il vecchio conteggio l'Agenzia aveva l'opportunità di verificare chiunque volesse. Infatti nell'articolo ho scritto: "Sotto questa cifra, ogni preoccupazione è lecita". Ricevere un avviso di accertamento non significa essere considerati automaticamente evasori; può semplicemente darsi che l'Agenzia delle Entrate non sia a conoscenza di particolari situazioni e che di conseguenza solleciti una spiegazione al contribuente. Un piccolo ma illuminante esempio al di fuori del mondo delle "storiche": si è rivolta al nostro studio una cliente anziana che ha ereditato dai genitori un patrimonio che le permette di vivere di rendita. Questo patrimonio fatto di investimenti tassati alla fonte non ha necessità di essere dichiarato. Un bel giorno la signora decide di assumere una badante; e riceve immediatamente un accertamento perché pagava i contributi della badante senza presentare dichiarazione dei redditi. Una volta spiegata la situazione l'accertamento è stato stralciato. Ma la stessa situazione può verificarsi nel caso di una donazione o eredità di auto di valore.

Per la vostra  
passione,  
la sfida più alta.

# COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Se in cima ai vostri pensieri c'è la passione per le sfide.  
Se pensate che un'auto possa muovere la storia.  
Se non vi accontentate delle pianure.  
Allora, potrete esserci.

# 2013

28 agosto | 1 settembre  
CORTINA D'AMPEZZO

Nella splendida cornice delle Dolomiti, Patrimonio mondiale dell'Umanità UNESCO, al culmine di una settimana ricca di eventi, le più belle auto d'epoca si sfidano in una gara dal fascino antico che arriva a noi dal 1947.

**Iscrizioni online fino al 25 maggio 2013**

[www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it) | [info@coppadorodelledolomiti.it](mailto:info@coppadorodelledolomiti.it) | infoline: +39 06 32296949

**meet**  
COMUNICAZIONE

CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLINO



## VALLI E NEBBIE

Diamine **CHE FREDDO!**

La sintesi più azzeccata l'ha fatta uno dei concorrenti, Giuseppe Baggi, appena sceso, intirizzito, dalla sua Jaguar "XK 120 OTS" del 1950 con la capote abbassata: "Le valli e le strade che abbiamo percorso erano bellissime. Niente nebbia, ma porca miseria che freddo!". In effetti la 24ª edizione della Valli e Nebbie (16-17 marzo), vinta dall'equipaggio Sandrolini-Giordano su Citroën "11 BL Roadster" (1937), è stata caratterizzata da un cielo azzurro ma da una temperatura rigidissima. Fortuna che almeno la pioggia, prevista copiosa fin da domenica mattina, è arrivata solo quando l'ultima macchina aveva già tagliato il traguardo.

Alto, come sempre, il livello delle vetture partecipanti, con un'ampia selezione di anteguerra. Rispettata la tradizione che ha visto gli equipaggi percorrere strade semideserte lungo gli argini del Po e sui ponti di barche che lo attraversano: il primo giorno la carovana ha affrontato circa 200 km fino al mare; il secondo, solo una settantina, attorno a Ferrara, con visita a una collezione privata di vetture d'epoca. Tra le

auto da segnalare, molto interessante l'Alfa Romeo "6C 2300 Pescara Spider" (1935) di Carlini-Maccacaro, che ebbe come primo proprietario Benito Mussolini e vanta una partecipazione alla Mille Miglia con il suo autista (nonché collaudatore Alfa Romeo) Ercole Boratto. Per la cronaca, la Coppa delle Dame è andata a Gloria Lazzari Wild e Gianna Paghera sulla Morgan "3 Wheeler Super Sport" (1936) che il 45 Morgan Drivers Club mette a disposizione (a rotazione) dei propri soci: acceleratore al volante, posizione di guida piuttosto rattrappita e totale esposizione agli elementi danno un'idea di quanto le due concorrenti abbiano meritato il loro premio. Sottotono la prova di Luca Atti e Nilo Gozzi, tra i favoriti della vigilia, che con la loro Fiat "508 Spider Sport" (1933, foto

grande) si sono dovuti accontentare di una posizione di retrovia, attardati sia dal freddo sia dai problemi meccanici.

La presenza di due Lancia "Aprilia", una cabriolet Farina del 1938 (Marescotti-Marescotti) e una cabriolet Graber del 1941 (Romagnoli-Migliari), ha permesso un insolito confronto ravvicinato tra due telai identici ma con carrozzerie decisamente diverse; anche questo un piccolo motivo d'interesse, in una manifestazione pienamente riuscita. (Massimo Delbo)



FOTO DI MASSIMO DELBO

LE MG SULLE DOLOMITI  
PER IL WINTER MEETING

Dal 15 al 17 marzo si è svolta tra le Dolomiti la 22ª edizione del Winter Meeting dell'MG Car Club d'Italia-Registro Italiano MG: 54 le vetture che hanno raggiunto il Cadore nella mattina del venerdì, annunciate da quelli che i soci chiamano i suoni tipici dei raduni MG, "sgasate e risate". Il mattino dopo gli equipaggi sono stati impegnati a tentare la messa in moto dopo una notte in cui il termometro è sceso a -11°C. Lo scenario offerto dalle Dolomiti ai partecipanti sgranati lungo le infinite curve del percorso è stato davvero spettacolare. Una recente nevicata, abbinata a strade già pulite e sole splendente, ha consentito il pieno godimento di questo paradiso alpino.

PASQUETTA  
D'ALTRI TEMPI

Il raduno di Pasquetta dell'Automotoclub d'Epoca di Flero (BS) è ormai un appuntamento tradizionale per gli appassionati bresciani, rivolto particolarmente a famiglie e amici. Il raduno, il 1° aprile, ha rispecchiato la filosofia del club, ossia organizzare eventi di livello con un costo contenuto, garantendo la serenità dei piloti e dei loro familiari. Il programma prevedeva una "Passeggiata a motore sulle vie delle cave" e poi una visita al Museo del Marmo di Botticino, testimonianza del territorio bresciano e della cultura locale. Nel pomeriggio, l'intrattenimento musicale ha concluso un raduno che ha coniugato la passione alla voglia di stare insieme.

UNA DOMENICA  
CON IL "MAGGIOLINO"

La terza edizione del Käfer Tag, il raduno dedicato alla Volkswagen "Maggiolino" organizzato dal Veteran Car Team di Bolzano lo scorso 17 marzo, ha dimostrato come questo modello sia sempre molto amato dal grande pubblico. "La gente - spiega il presidente del sodalizio altoatesino, Davide Brancalion - è sempre attratta dal 'Maggiolino' in tutte le sue varianti, dalla berlina alla cabriolet, Hebmüller o Karmann, al mitico pulmino e veicolo commerciale 'Bulli'. Dopo essersi ritrovati in piazza del Tribunale a Bolzano, gli equipaggi si sono diretti a San Genesio, Meltina e Avelengo, dove hanno parcheggiato in piazza del Grano. [www.veteran.it](http://www.veteran.it)

TRENT'ANNI DI "ALFA 33"  
IN CONCESSIONARIA

Sabato 9 marzo il club Alfaroma ha festeggiato il 30° anniversario della "Alfa 33", la piccola berlina di Pomigliano che nel 1983 sostituì, nei listini Alfa Romeo, l'"Alfasud". Come sede dell'evento è stato scelto un luogo assolutamente in linea con il tema del raduno, la Rit di Terni, ex concessionaria Alfa Romeo di proprietà della famiglia Salvati (nome noto tra gli appassionati di corse e di Alfa del periodo d'oro). L'ambientazione, lo stile e le auto esposte riproponevano fedelmente l'ambiente tipico delle concessionarie Alfa dei primi anni 80. In bella mostra, infatti, c'era la gamma dell'epoca: accanto alle "Alfa 33" c'erano le "Alfetta", "Giulietta", "Alfa 6", "GTV" e "Sprin". [www.alfaroma.it](http://www.alfaroma.it)

# 1<sup>a</sup> Edizione

# Garda Motor Show

SOIANO DEL LAGO - POLPENAZZE DEL GARDA

**5-6-7 LUGLIO 2013**



In collaborazione con



Giudici



moretti acciai



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



Regione Lombardia



**RASSEGNA MOTORISTICA E CONCORSO DINAMICO**

*Motorsport Exhibition and Dynamic Competition*

**RISERVATI A VETTURE DA COMPETIZIONE**

**AUTO - MOTO - SIDECAR**

*Reserved to Racing Cars - Bike - Sidecar*

**AD INVITO - Only Invitation**

Non sono di Serie B  
ma **REGINE** di tutti i giorni



1°



2°



3°

**P**er favore, non chiamatele di Serie B. Va in archivio con un buon successo di partecipazioni e l'entusiasmo di chi si è sentito parte di una bella festa la seconda edizione del concorso d'eleganza "Povere ma belle". Dopo gli straordinari riscontri ottenuti lo scorso ottobre a Padova, il contest tenutosi il 14 aprile presso la Nuova Fiera di Roma, nella cornice di Fuoriserie, consolida una formula che il piccolo collezionista sembra gradire moltissimo: dare visibilità e dignità alle "storiche" sotto i 12.000 euro, di norma tenute in poca considerazione, pur essen-

do una parte importante del nostro patrimonio storico su quattro ruote. A Roma si sono presentati in una cinquantina al concorso organizzato da Intermeeting in collaborazione con Ruoteclassiche: con vetture restaurate quasi tutte in modo impeccabile, a costo spesso di sacrifici economici "irragionevoli" rispetto al valore commerciale dell'auto.

Ma la passione è così, non le si può fare i conti in tasca, specie quando s'incrocia con le motivazioni affettive e i ricordi di gioventù. E ogni proprietario, infatti, aveva una storia da raccontare. (Gennaro Forgiione)

**1° Roberto di Biagio**  
50 anni, Roma  
Fiat "1800 Familiare" (1964)

**2° Massimo Follaro**  
50 anni, Roma  
Opel "Rekord" (1959)

**3° Attilio Mocci Demartis**  
59 anni, Quartu S. Elena (CA)  
Peugeot "203" (1959)

#### IL PARERE DELL'AVVOCATO Giuseppe Goffo

## SI STACCA UNA RUOTA, CHI PRECEDE HA SEMPRE TORTO

*Di ritorno da un raduno, superando un autocarro, la mia Autobianchi "Bianchina" è stata danneggiata da una ruota posteriore staccatasi dal mezzo. Ora l'assicurazione non vuole risarcirmi perché sostiene che io non mantenevo la dovuta distanza di sicurezza dal camion. Ha ragione o posso chiedere i danni?*

**Matteo Maraschi - Milano**

Premesso che la distanza di sicurezza prescritta dal Codice della Strada (art. 149) deve sempre essere rispettata anche in fase di preparazione al sorpasso, nel caso che lei ci espone la piena responsabilità è del conducente dell'autocarro. L'improvviso distacco della ruota rappresenta un indubbio nesso causale con

l'evento dannoso. Pur non essendovi stato contatto tra il camion e la vettura si deve applicare la presunzione di cui all'art. 2054 del Codice Civile (responsabilità solidale di conducente e proprietario di un veicolo), dato che nel caso in questione il danno è un'incontrovertibile conseguenza, sia pure mediata e indiretta, della circolazione del mezzo pesante, a prescindere da qualsiasi valutazione sul comportamento del conducente. Non trova in tal caso applicazione la normativa in tema di distanza di sicurezza in quanto la stessa deve essere calcolata in previsione della normale marcia dei veicoli e non di improvvisi, anomali e imprevedibili ostacoli, come appunto il distacco di una ruota dal veicolo che precede.



**GIULIO BORSARI (1925-2013)**

## Il suo grande talento? ANDAVA A ORECCHIO

**G**iulio Borsari, carismatico capo meccanico di Ferrari e Maserati, ci ha lasciati a fine marzo. Le sue mani avevano stretto quelle di Fangio, Surtees, Regazzoni e molti altri, ma avevano stretto soprattutto migliaia di volte le viti e i bulloni dei loro motori. Grazie alla sua lunghissima carriera, iniziata in Maserati e proseguita alla Ferrari, Borsari rappresentava a pieno titolo l'archetipo del meccanico dei tempi d'oro, quando più che la teoria contavano l'esperienza, l'orecchio e la capacità di trovare molto alla svelta una soluzione efficace a qualsiasi problema. E



bastavano le innumerevoli notti bianche di una squadra di quattordici persone per vincere un Mondiale. Terminata l'esperienza in pista e raggiunta la meritata pensione, Borsari aveva collaborato a lungo con la Casa di Maranello in qualità di esperto di Ferrari Classiche e verificatore delle Maserati partecipanti allo Shell Ferrari Historic Challenge: era bello vederlo aggirarsi nei box, sempre sorridente con quella sua aria un po' sorniona, e notare come il suo sguardo s'illuminava al cospetto di un motore Maserati "250 F". Lo stare fermo con le mani in mano non faceva parte del suo DNA: per hobby aveva realizzato addirittura un micromotore a quattro tempi e negli ultimi giorni era ancora sulla breccia quale presidente fondatore del Club Meccanici Veterani di Formula 1, intento a organizzare gli eventi previsti per l'anno in corso. La sua morte ha colto tutti di sorpresa. Ottima forchetta e grande intrattenitore, era una fonte inesauribile di aneddoti che deliziavano i suoi

ascoltatori: in oltre sessant'anni di lavoro gli

erano capitati episodi di ogni genere che sapeva raccontare come un attore consumato. Giulio Borsari era un gentiluomo che i motori li "sentiva" come un direttore sente la sua orchestra. Sapeva intervenire con maestria, a orecchio e con un semplice cacciavite. Ora riposa nel piccolo cimitero di Montale, nei pressi di Maranello, a pochi metri dalla tomba di Luciano Pavarotti: un altro che di musica e di Maserati se ne intendeva. L'ultimo viaggio l'ha fatto a bordo di una bellissima Maserati "Quattroporte", trasformata in auto funebre: quasi un ritorno alle origini. (Davide Baldini)



**RUOTECLASSICHE**

**MOTOCCLASSICHE**

**GARECLASSICHE**

Periodico mensile maggio 2013

<b>DIRETTORE RESPONSABILE</b>	Raffaele Laurenzi
<b>ART DIRECTOR</b>	Stefano Tosi
<b>REDAZIONE</b>	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (caposervizio) Fabrizio Greggio (caposervizio) Dario Tonani
<b>IMPAGINAZIONE</b>	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
<b>SEGRETARIA DI REDAZIONE</b>	Paola Pisati
<b>COLLEZIONE QUATTRORUOTE HANNO COLLABORATO</b>	Federico Robutti Giovanni Fabio Aiello, Matteo Albertini, Davide Baldini, Alessandro Bartelletti, Andrea Casagrande, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Gennaro Forgione, Giuseppe Frustaci, Giuseppe Goffo, Luciano Greggio, Antonello Jelitto, Michele Marchianò, Paolo Mazzetti, Maurizio Schifano, SignAgency, Studio LMC
<b>FOTOGRAFIE</b>	Alfredo Albertini, Archivio Guido Boreani, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Automobilismo Storico Alfa Romeo, Alessandro Bartelletti, Paolo Carlini, Massimo Delbò, Gennaro Forgione, Alex Galli, Rosario Mucera, Simone Romeo, Daniele Tenconi <b>Copertina:</b> Daniele Tenconi
<b>DISEGNI</b>	Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

### EDITORIALE DOMUS

S.p.A.

<b>Presidente</b>	Giovanna Mazzocchi Bordone
<b>Editore incaricato</b>	Sofia Bordone
<b>Brand manager</b>	Anna Amodeo
<b>Marketing manager</b>	Giorgina Scianca
<b>International Director</b>	Sofia Bordone
<b>Licensing &amp; Syndication</b>	Carmen Figni, <a href="mailto:figni@editdomus.it">figni@editdomus.it</a> , Tel. +39 02 82472487
<b>Ufficio Stampa</b>	Mara Vitali Comunicazione, Tel. +39 02 70108230

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

Editoriale Domus pubblica anche: *Autopop, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Quattroruote, Top Gear, Tuttotrasporti, Venda & Compra, Volare, X Off Road*

### PUBBLICITÀ

<b>Direzione pubblicità</b>	Massimo Bergia Zina
<b>Responsabile di testata</b>	Marco Niero
<b>Segreteria Pubblicità</b>	Tel. 02 82472253, fax 02 82472385 E-mail: <a href="mailto:pubblicita@editdomus.it">pubblicita@editdomus.it</a>

**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](mailto: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 Apeudu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

**AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:**  
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: [valeria@link-media.com](mailto:valeria@link-media.com) - [link-media.com](http://link-media.com)

**ABBONAMENTI ITALIA**  
Numero Verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)  
fax 02 57318421 - E-mail: [uf.abbonamenti@editdomus.it](mailto:uf.abbonamenti@editdomus.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@editdomus.it](mailto:subscriptions@editdomus.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 IT26103089130304, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

**UFFICIO VENDITE ITALIA**  
tel. 02 57318431 - fax 02 57318421  
E-mail: [ufvendite@editdomus.it](mailto:ufvendite@editdomus.it)  
Un numero: € 5,20 - Fascicoli arretrati: € 7,50.  
Modalità di pagamento:  
- contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)  
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)  
- versamento sul c/c postale n. 688202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale il numero di RUOTECLASSICHE desiderati.  
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

**FOREIGN SALES DEPT.**  
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580  
E-mail: [sales@editdomus.it](mailto:sales@editdomus.it)

Back issues: € 7,50 (postal changes not included).  
Payment method:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103089130304, 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. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando al 02 82472459. E-mail: [responsabledati@editdomus.it](mailto:responsabledati@editdomus.it).

**PER L'ITALIA**  
Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettole, 18  
20082 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 8603011 - telefax 02 86030320.

**SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION**  
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA  
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)  
Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

**Fotolito:** AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11  
20132 Milano  
**Stampa:** Rotolito Lombardo S.p.A.  
Via Sondrio, 3 - 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.



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 PURESORT - 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.

**PURESORT**  
Driving Experience.

I corsi di pilotaggio sono organizzati da PURESORT Driving Experience



a cura di **Alfredo Albertini**

**MERCEDES-BENZ "S"**

# UNA CLASSE A PARTE



W222 (2013)

**Ho visto le foto della nuova Mercedes-Benz "S" e mi sono chiesto da quando esiste questa serie.**

**Daniilo Meomartini**

Con la "W180", la cosiddetta "Ponton" del 1956, la Mercedes-Benz iniziò a usare la lettera "S" ("Sonderklasse", cioè classe speciale) per denominare la versione più lussuosa e importante della gamma, in quel caso la "220 S". La prima vera "Serie S" arriverà però solo sedici anni dopo, nel 1972, quando fu introdotta la "W116", prodotta fino al 1979. Questo modello stabilì nuovi standard per le vetture di lusso, dal design moderno all'adozione in serie di dispositivi per la sicurezza, tra cui l'ABS. Essa venne

sostituita dalla "W126", riconoscibile per i paraurti in materiale sintetico e non più in metallo: su questo modello debuttò l'airbag di serie per il guidatore nel 1981. La "W140" del 1991 aveva linea più massiccia e comprendeva le versioni "600 SE" e "SEL" con motore V12. Su questo modello venne montato di serie, nel 1995, l'ESP (Electronic Stability Program). Fu poi la volta della "W220" (1998) dotata di un dispositivo di controllo della velocità in grado di mantenere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede. Con la "W221" del 2005 aumentò ancora il grado di sicurezza: fu anche la prima ibrida di lusso della marca. Ora tocca alla "W222" a benzina, diesel e ibrida raccogliere l'eredità delle sue illustri progenitrici.



W126 (1979-1991)



W140 (1991-1998)



W220 (1998-2005)



W221 (2005-2013)



W116 (1972-1979)

## LA LANCIA IN SUDAFRICA

### C'ERA ANCHE LA "FULVIA"

Tramite il Lancia Club Sudafrica sono venute a conoscenza di alcuni particolari sulla presenza della Casa di Chivasso in questa nazione, di cui avete parlato nella Posta di febbraio. La sede era a Durban e l'attività iniziò nel 1962 con l'assemblaggio dell'"Appia". La produzione della "Flavia" berlina seguì nel settembre 1962 e continuò fino a settembre 1968. Essa venne affiancata nell'ottobre 1963 dalla "Coupé". Spesso i colori erano diversi da quelli delle vetture europee. Nell'aprile del 1966 partì, infine, la costruzione della "Fulvia Coupé" e, nel 1974, della "Beta" (berlina e coupé). Vi allego alcune targhette tra cui una Daihatsu, che dal 1969 produceva nella stessa fabbrica.

**Paolo Balordi**



## MILANO-VARESE

# DICIOTTO MESI PER L'AUTOSTRADA

**È vero che la prima autostrada italiana, la Milano-Varese, fu costruita in pochi mesi?**

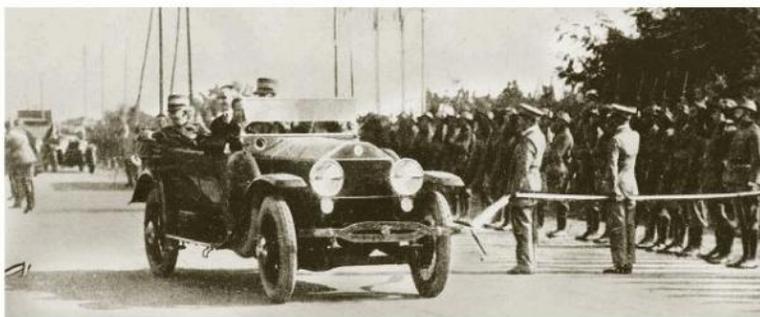
**Nicolò Stonani**

Nel gennaio del 1922 l'ingegner Piero Puricelli presentò il progetto per l'Autostrada dei Laghi, a novembre di quello stesso anno si costituì la Società Anonima Autostrade, a dicembre venne stipulata la concessione con il Ministero dei Lavori Pubblici. Il 26 marzo del 1923, esattamente 90 anni fa, il presidente del consiglio dei ministri, Benito Mussolini, presenziò alla cerimonia del primo colpo di piccone di un'opera che vide l'impiego di 50.000 tonnellate di cemento e di 300.000 tonnellate di pietrisco. Dopo appena 18 mesi, il 21 settembre del 1924,



Vittorio Emanuele III re d'Italia inaugurò con Puricelli, a bordo di una Lancia "Triappa", il tracciato tra Milano e Varese: 49 km, 17 caselli, 35 sovrappassi, 71 sottopassi. Prezzo del biglietto di solo andata 12 lire per un'utilitaria e 20 lire per un'otto cilindri. Il 28 giugno del 1925 venne aperto il tronco tra Lainate e Como e il 3 settembre, sempre del 1925, quello tra

Gallarate e Sesto Calende. L'intera opera costò 90 milioni di lire e già nel 1926 si registrarono 421.406 passaggi che un paio di anni dopo salirono a 546.512. L'ingegner Puricelli fece disporre alberi da frutta e piante di gelso lungo il percorso, fissando un'altezza di tre metri per non sciupare l'orizzonte e permettere agli automobilisti di vedere le Alpi.



### Evento storico

**A fianco.** La Lancia "Triappa" del re d'Italia il giorno dell'inaugurazione, avvenuta il 21 settembre 1924.

**Più a sinistra.** L'ingegner Piero Puricelli (1883-1951), fautore dell'impresa.

**In alto.** La barriera di Milano in direzione Nord nel 1957.

## FIAT "1100 S"

# BERLINETTA IN DUE SERIE

**Sto restaurando una Fiat "1100 S Mille Miglia" del 1948 e vorrei vederne una foto che mostri il tipo di faro.**

**Giulio Mollè**

La "1100 S" del dopoguerra (foto grande) differisce da quella anteguerra, denominata "508 C Mille Miglia" e prodotta nel 1938-39 (foto piccola in alto), per il frontale e per la forma della coda. Anche i fari sono differenti: sulla prima serie sono ovali mentre sulla seconda circolari, contornati da un anello cromato e fissati con una piccola vite alla carrozzeria nella parte inferiore. Sarà tuttavia quasi impossibile reperirne una coppia, data la rarità del modello che fu prodotto, dal 1947 al 1950, in 401 esemplari. La vettura era opera del Reparto Carrozzerie Speciali Fiat ed era realizzata saldando sul telaio, derivato da quello della "1100" normale, una struttura a guscio rivestita in lamiera di alluminio. I vari elementi della scocca formavano così un complesso unico con lo chassis per ottenere un buon compromesso tra leggerezza e rigidità torsionale. Il motore era un quattro cilindri di 1089 cm<sup>3</sup> a valvole in testa con 51 CV a 5200 giri, la velocità superiore ai 150 km/h e il consumo medio di 12,5 litri per 100 km.





ALFA ROMEO "SPRINT 6C"

## ASPIRANTE RALLISTA



**Tra gli ultimi prototipi dell'Autodelta ricordo l'Alfa Romeo "Sprint 6C". Che motore aveva?**  
**Danilo Bernardini**

La "Sprint 6C" venne approntata nel 1982 ma non è mai stata prodotta in serie. Ne furono realizzati due prototipi, entrambi sopravvissuti e custoditi presso il museo Alfa Romeo di Arese. In quell'anno l'ingegner Chiti avviò all'Autodelta di Settimo Milanese la realizzazione di un primo prototipo sul pianale dell'"Alfasud Sprint" (nelle foto) con trazione posteriore e motore V6 a iniezione di 2492 cm<sup>3</sup> da 158 CV (lo stesso della "GTV6") collocato in posizione centrale longitudinale. L'idea era quella di partecipare ai rally in

Gruppo B, ma non se ne fece poi nulla. La "Sprint 6C" si riconosce per i parafranghi allargati, i cerchi Speedline scomponibili, gli specchietti Vitaloni "California" e la griglia sul lunotto. Uno spoiler sotto al paraurti e uno sulla coda completano la trasformazione estetica mentre i posti sono solo due. Qualche tempo dopo viene allestito un secondo prototipo iniziato a Settimo e completato ad Arese per interessamento dell'ingegner Domenico Chirico. L'impostazione meccanica è la stessa della prima vettura, ma il pianale si può adattare a un'eventuale trazione integrale. Vengono aggiunti i fendinebbia, lo scudetto diventa cromato e lo spoiler posteriore è ingrandito, con griglia in tinta carrozzeria e non nera.



**ZEDER "STORM Z-250"**

## JOINT VENTURE CON BERTONE

**Ho trovato su Internet la foto della "Storm Z-250". Chi la costruiva?**  
**Sandro De Robertis**

La coupé in questione è un prototipo dalla linea filante allestito da Bertone su un telaio americano con meccanica Dodge e presentato al Salone di Torino del 1954 (foto in bianco e nero). Questa vettura fu voluta da Fred Monroe Zeder, figlio di Fred Zeder, un alto dirigente della Chrysler, per stupire la concorrenza, soprattutto della Chevrolet, che stava per lanciare la "Corvette". Per la sua realizzazione Zeder venne in Italia nel 1952 e si rivolse all'ingegner Giacosa, amico del padre, per un consiglio. Il manager Fiat lo indirizzò alla Bertone che, nel 1953, ne realizzò la carrozzeria in alluminio sulla base dei disegni eseguiti dallo stilista della Chrysler Henry Kean. Una volta completata con la meccanica (il motore era un V8 di 5,7 litri da 260 CV) la vettura fu provata sulla pista di Mirafiori prima di essere portata al Salone torinese. La "Z-250" fu poi caricata sul transatlantico Andrea Doria e portata a New York, dove Zeder la guidò dal porto sino al suo ufficio al Rockefeller Center causando ingorghi a non finire per l'interesse suscitato dalla sua nuova vettura. In tempi recenti questa originale coupé è stata restaurata (foto a colori). Il Peterson Automotive Museum di Los Angeles espose la vettura al concorso di Pebble Beach del 2012.

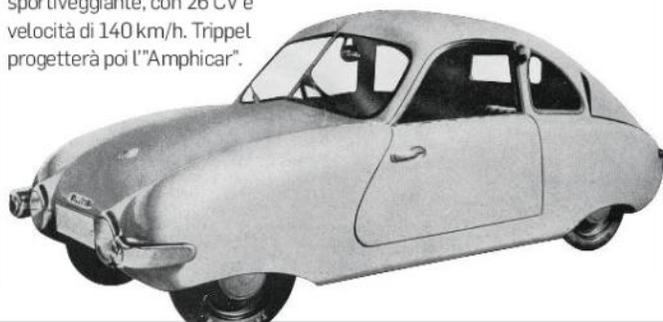


## TRIPPEL "SK 10"

### DUE POSTI E DUE CILINDRI

Com'era fatta la Trippel del 1952?  
Stefano Costa

La carrozzeria della Trippel "SK 10" fu progettata dall'ingegner Hans Trippel (1908-2001) e ricorda quella delle prime Porsche "356", anche se le sue caratteristiche erano del tutto differenti. Innanzitutto il motore, un bicilindrico Zündapp di 597 cm<sup>3</sup> da 18,5 CV raffreddato ad aria con cambio a tre o quattro marce; poi l'abitacolo, con un unico sedile sul quale potevano trovare posto due persone. Curata l'aerodinamica, che si traduceva in un'elevata velocità massima (118 km/h) e in un consumo molto ridotto, 3,8 litri per cento km. Era anche prevista una versione sportiveggiante, con 26 CV e velocità di 140 km/h. Trippel progetterà poi l'"Amphicar".



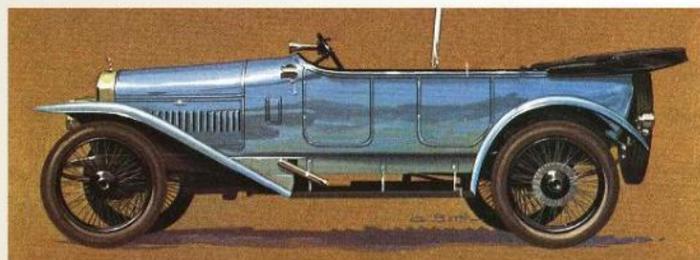
## MOTOBLOC

### L'INVENZIONE DI SCHAUDEL

Qual era la peculiarità delle auto francesi Motobloc?

Massimiliano Cotti

La Société Anonyme des Automobiles Motobloc fu fondata a Bordeaux a inizio Novecento dall'ex militare M.Schaudel con alcuni altri soci e deriva il suo nome dalla particolare struttura del motore del primo modello, dotato di due cilindri paralleli "in blocco" con il cambio di velocità. Gli ingranaggi erano cioè contenuti nel basamento del motore, secondo una tecnica ripresa, molti anni dopo, anche sulla "Mini" di Issigonis e che semplificava la costruzione e la manutenzione. Tra i modelli prodotti ricordiamo la "16 HP" a sei cilindri del 1909, la "16 HP Special" del 1914 a quattro cilindri (nel disegno), la "12 HP" e la "15 HP", queste ultime introdotte dopo la fine del primo conflitto mondiale. La Motobloc chiuse i battenti nel 1931 a seguito della crisi economica.



*ci vediamo il...*

**1993-2013** *Vent'anni*  
**CLASSICHE ALL'AVVENTURA**  
AutCapital **20°**  
8 giugno 1993

**25/26 Maggio**  
**Porsche Day**  
**Classic a**  
**Montecatini**

**31 Maggio**  
**2 Giugno**  
**Coppa**  
**infereuropa**  
**a Monza**

**18/19 Maggio 2013**  
*na la via del mare*  
INFO: [michele.pellegrini@tin.it](mailto:michele.pellegrini@tin.it)  
50°  
Anniversario Lancia Fulvia

**Classiche all'Isola d'Elba**  
8/15 GIUGNO 2013

**Classic Club Italia**

**Segreteria:** via Nuova Circonvallazione, 38  
27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344  
da lunedì a Venerdì dalle 15,30 alle 18,30  
**Registro Storico:** Tel. 3319371016  
Lunedì ore 18/20 e  
Sabato ore 10/12

[www.classicclub.it](http://www.classicclub.it)  
[info@classicclub.it](mailto:info@classicclub.it)

FEDERAZIONE ITALIANA MOTOCICLISTICA

# SUA *eccellenza*

La sua britannica signorilità conquistò la ricca borghesia d'Oltreoceano, stanca dei barocchismi delle vetture di produzione nazionale. Regista del successo negli Usa delle vetture europee fu Max Hoffman, importatore di auto sportive e lussuose dal grande fiuto

di Luciano Greggio, foto di Paolo Carlini





L

La Rolls-Royce ha simboleggiato per oltre un secolo il massimo grado di eccellenza nella costruzione automobilistica e il modello "Silver Cloud" è divenuto negli anni Cinquanta-Sessanta una delle vetture più ambite dalla ricca borghesia d'Oltreoceano, che in quegli anni di nuova prosperità postbellica intendeva adeguarsi alla corrente della scuola stilistica britannica, così severa e senza età, in chiara contrapposizione con quella sgarbiante sfoggiata dalle marche americane più

prestigiose. In quella curiosa ricerca del classico in chiave elitaria, la facoltosa clientela negli Stati Uniti si identificò con l'immagine dell'imponente carrozzeria della "Silver Cloud" - disegnata da John Blatchley allo stabilimento di Crewe - nata da un equilibrato rigore formale.

Coerentemente la meccanica della vettura era tradizionale, contraddistinta da un massiccio telaio a longheroni con crociera centrale, da un consueto motore a sei cilindri in linea di quasi cinque litri di cilindrata (4887 cm<sup>3</sup>), con valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali, alimentato da due carburatori SU "HD8" (potenza stimata di 155 CV a 4000 giri/minuto), nonché da una trasmissione automatica a quattro rapporti costruita su licenza General Motors; una vettura di alta classe, silenziosa e con ottime sospensioni, con passo di 3120 mm, lunga 5,38 m e con peso a vuoto di 1855 kg. Le prove con- ➤



#### **Corta, lunga o speciale**

Nella foto. Presentata nel 1955, la "Silver Cloud" prima serie è stata costruita fino al 1959 in 2238 unità a passo normale e 85 a passo lungo. Altri 121 pianali furono destinati ai carrozzieri per allestimenti speciali.



**Massima privacy**

*A lato. Il massiccio montante (comprende uno specchio) e lo schienale del divano posteriore inclinato all'indietro furono una scelta per fornire la massima privacy ai passeggeri.*

*Più a sinistra. Uno dei due tavolini ripiegabili posti dietro gli schienali.*

dotte il 16 maggio 1958 dal periodico specializzato "The Autocar" indicarono una velocità massima di 165 km/h e un tempo di accelerazione 0-60 miglia orarie (96 km/h) di 13 secondi netti. Di questo modello si produssero 2238 esemplari negli anni 1955-59, fra i quali figurò quello illustrato in queste pagine, identificato dal telaio n° LSHF39 (l'iniziale L indicava "Left", cioè guida a sinistra), consegnato con verniciatura bicolore Black Pearl e Silver, uno degli abbinamenti all'epoca più richiesti.

La vettura risulterebbe venduta nella primavera 1958 dalla Hoffman Motor Company di New York, il cui salone di esposizione in Park Avenue

443 era divenuto punto d'incontro obbligato degli "happy few" della città, accomunati dalla passione per le vetture d'importazione e dalle generose disponibilità economiche che consentivano loro di coltivare il costoso collezionismo di automobili speciali: erano banchieri, magnati d'industria, attori, sportivi famosi e avventurieri dal soldo facile. Max Hoffman, brillante manager di origine austriaca, era divenuto nel giro di pochi anni protagonista del mondo dell'automoto-





bile negli Stati Uniti, assumendo come importatore il compito di proporre in America i numerosi e ancora poco affermati costruttori europei, con i quali arrivò a lanciare modelli sportivi che conquistarono grande fama; due esempi per tutti furono la Mercedes-Benz "300 SL", lanciata nel 1954 e, un anno più tardi, la celeberrima Alfa Romeo "Giulietta Spider" di Pinin Farina, la cui carrozzeria ottenne proprio dall'importatore Usa la delibera finale, oltre a un'importante ordinazione per migliaia di esemplari.

Prima di consegnare la "Silver Cloud" al cliente, Hoffman provvide a farvi montare l'impianto di

aria condizionata di derivazione Chrysler, che consisteva di compressore e condensatore installati nel cofano motore, mentre nel vano bagagli trovavano posto l'evaporatore e il ventilatore. L'impianto si rivelò negli anni molto affidabile e conforme anche alle restrittive norme di omologazione americane, che avevano invece rifiutato il condizionatore montato all'origine in fabbrica.

Le forme angolose del radiatore e il gradevole avviamento dei lunghi parafranghi anteriori fino al raccordo nelle fiancate con quelli posteriori, conferirono un incedere sontuoso alla grande berlina britannica, la quale fluiva nel traffico co- ➤

#### **Peso massimo**

*Sopra. La carrozzeria è in acciaio, mentre i cofani e le porte sono in alluminio, una soluzione dettata dalla necessità di contenere il peso. Quello dichiarato, comunque, è notevole, ben 1855 kg a vuoto. I rostri dei paraurti sono ricavati dal pieno e pesano 15 kg ciascuno.*



**Elegante la plancia in noce francese. Tra gli strumenti manca il contagiri, come tradizione della Casa; del resto con la trasmissione automatica è superfluo**



#### **Divano per tre**

*Sopra. L'abitabilità anteriore è buona anche per tre persone. La seduta dispone di una intelaiatura a traliccio in metallo con 15 molle.*

*A sinistra. La plancia è nella migliore tradizione britannica: gli strumenti sono raccolti in un pannello centrale, sotto il quale è ricavato un tavolinetto estraibile.*



**Come la Bentley**

*Sopra. Il motore della "Silver Cloud", sei cilindri di 4,9 litri, è lo stesso della Bentley "R Type Continental". Più in alto. La ruota di scorta è sistemata orizzontalmente sotto il pavimento del vano bagagli. In alto a destra. La cerniera centrale del cofano motore impone un'attenta registrazione per proteggere la verniciatura.*



## Sul mercato svizzero, il più internazionale, veniva offerta nel 1959 a 78.000 franchi, il doppio di una Cadillac o di una Lincoln

**Retromarcia a rischio**  
Sotto. Il lunotto di limitate dimensioni richiede grande attenzione nelle manovre in retromarcia. Nel cristallo è inserita una serie di fili invisibili per il disappannamento e lo sbrinatorio. Il valore attuale della "Silver Cloud" è di 38.000 euro.

me una diva in mezzo a uno stuolo di Chevrolet ma anche di Cadillac, di Chrysler, di Lincoln e di Packard, vetture che ostentavano gelosamente alcune peculiari sembianze delle più aristocratiche auto americane dell'epoca.

Alla "Silver Cloud" seguì tra il 1959 e il 1962 la "Silver Cloud II" (2418 esemplari); in un corpo vettura assolutamente invariato, si installò un V8 di 6230 cm<sup>3</sup>, più generoso e potente; nel 1962 fu infine la volta della "Silver Cloud III" (2556 esemplari), che rimase in linea fino all'ottobre 1965, quando la Rolls-Royce presentò la nuova generazione delle "Silver Shadow" con carrozzeria a struttura portante, quattro ruote indipendenti, freni a disco e un'altezza da terra ridotta di 10 cm rispetto al modello precedente.

La nostra "Silver Cloud" approdò in Italia nel 2003, dove Alfonso Marchetti, manager di banca a Roma, l'acquistò per 35.000 euro. Sebbene abbia percorso quasi 130.000 km, non ha subito importanti revisioni di meccanica. **R**

### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 95,25 mm Corsa 114,30 mm Cilindrata 4887 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 8:1 Potenza 155 CV a 4000 giri/min (dato non ufficiale, la Casa non lo dichiarava) Valvole di aspirazione in testa, di scarico laterali Un albero a camme laterale Due carburatori SU "HD8" Due pompe elettriche per il carburante Raffreddamento ad acqua.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio automatico a 4 rapporti (licenza General Motors) Leva di comando al volante Pneumatici 8.20-15.
<b>Corpo vettura</b>	Bertina 4 porte, 5/6 posti Carrozzeria in acciaio e alluminio Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a pistoni Sospensioni post. a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici a pistoni regolabili elettricamente Barra antirollio ant. e post. Freni a tamburo con servofreno.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 3124 mm Carreggiata ant./post. 1473/1524 mm Lunghezza 5385 mm Larghezza 1898 mm Altezza 1630 mm Peso a vuoto 1855 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 165 km/h Consumo medio 18 l/100 km.





# Monumento FUTURISTA

Negli anni 20 e 30 era considerata una fabbrica modello, unica in Europa ad applicare i dettami del taylorismo. Il suo fiore all'occhiello, la pista sul tetto. Oggi è un pezzo di storia e un moderno centro polifunzionale

di Dario Tonani

1925

## A Torino come in America

Sotto. L'avveniristica, per i tempi, linea di finizione della Fiat "509": il Lingotto è la prima fabbrica europea ad essere concepita e strutturata come i moderni impianti produttivi d'Oltreoceano.

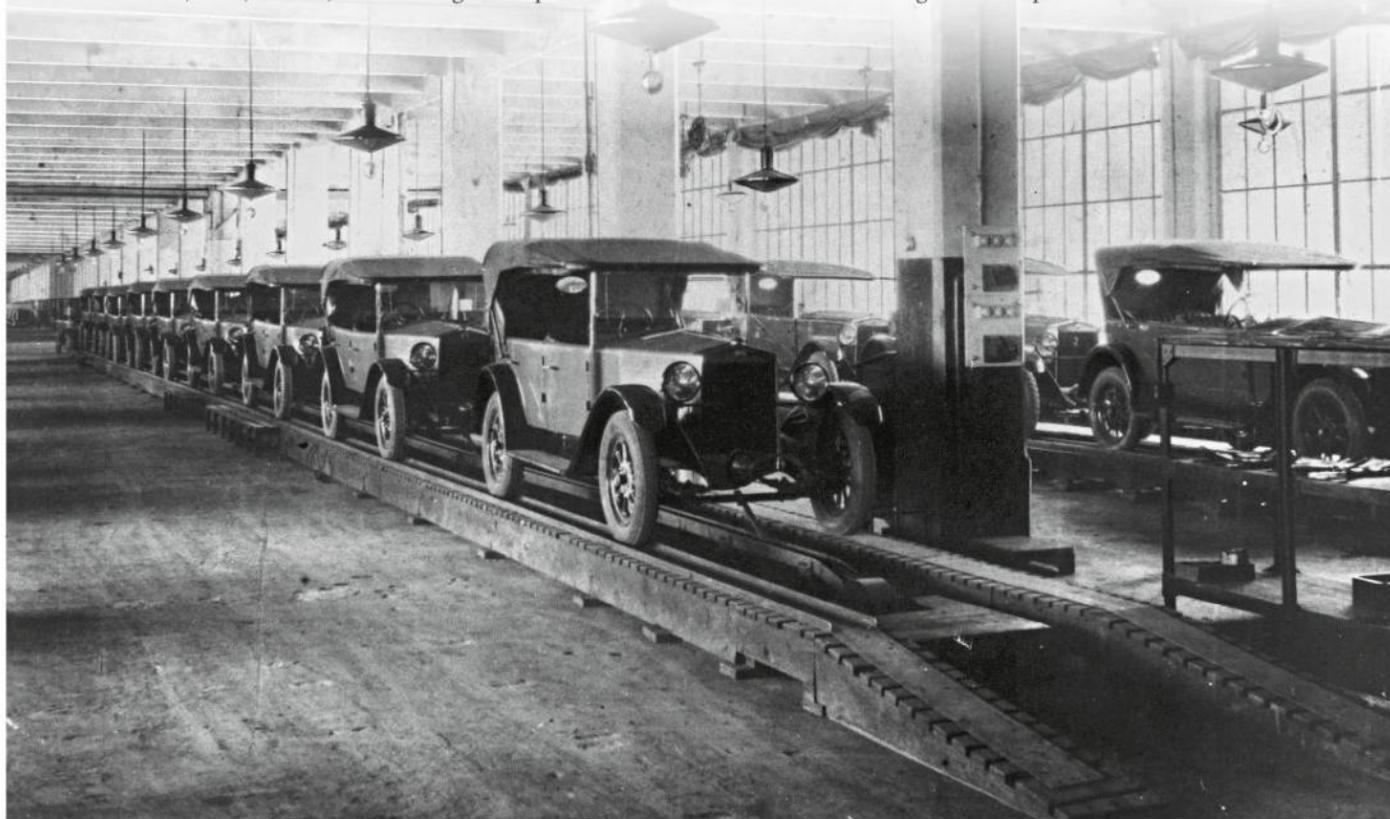
In alto. La rampa che porta alla pista.

L'

ex stabilimento Fiat del Lingotto compie questo mese novant'anni dalla sua inaugurazione, avvenuta il 22 maggio 1923 alla presenza del re Vittorio Emanuele III. Il Lingotto ha fatto la storia dell'automobile e della città che lo ospita, Torino, ma anche dell'architettura, tanto da essere definito dal famoso storico francese Michel Ragon "la sola opera autenticamente futurista realizzata in Italia".

Progettato dall'ingegner Giacomo Mattè-Trucchi (1869-1934) e costruito nel volgere di sette anni, il Lingotto è il primo stabilimento al mondo a essere

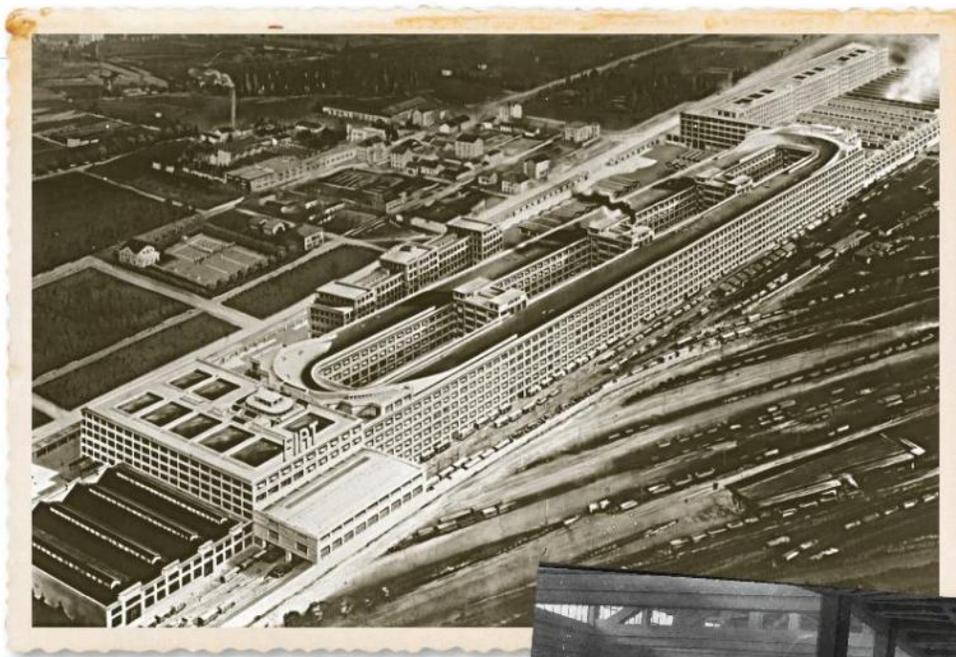
realizzato sulla base delle esigenze dei vari cicli produttivi, secondo i principi del taylorismo applicati nei coevi impianti industriali d'Oltreoceano: all'origine è composto di due fabbricati longitudinali paralleli di cinque piani, lunghi poco meno di 500 metri, alti 27, larghi 25 e distanziati tra loro di 30 metri. Ma a fare la differenza rispetto a qualsiasi altra fabbrica è la pista collocata sul tetto (1050 metri di lunghezza), alla quale si accede mediante due suggestive rampe elicoidali. Nel volgere di soli due anni, l'aumento vertiginoso della produzione di Fiat - da 23 mila a 40 mi-



# 1927

## Città nella città

A destra. Una veduta aerea dell'intera struttura; sul tetto spicca la pista di collaudo, con due rettilinei di 443 metri ciascuno. A una delle estremità, nel 1926, si aggiunge la palazzina degli uffici, in cui trovano posto l'amministrazione, la mensa dei dipendenti e diversi altri servizi.



# 1925

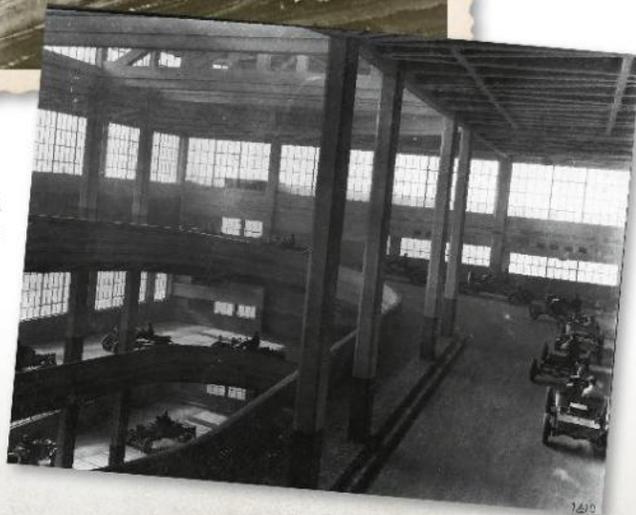
## Un chilometro di terrazza

Sotto. Una delle due paraboliche dell'anello sul tetto. La pista, una stupefacente terrazza protesa verso le Alpi, è lunga 1050 metri e larga 24. Il fondo è asfaltato.

A destra. Alla pista, definita "monumento della civiltà in movimento", si accede tramite due rampe elicoidali entrate in servizio nel 1925.

la vettura l'anno - porta l'impianto a raddoppiare la sua superficie, dai 152 mila metri quadrati originari a oltre 350 mila su un fronte di circa 2 km.

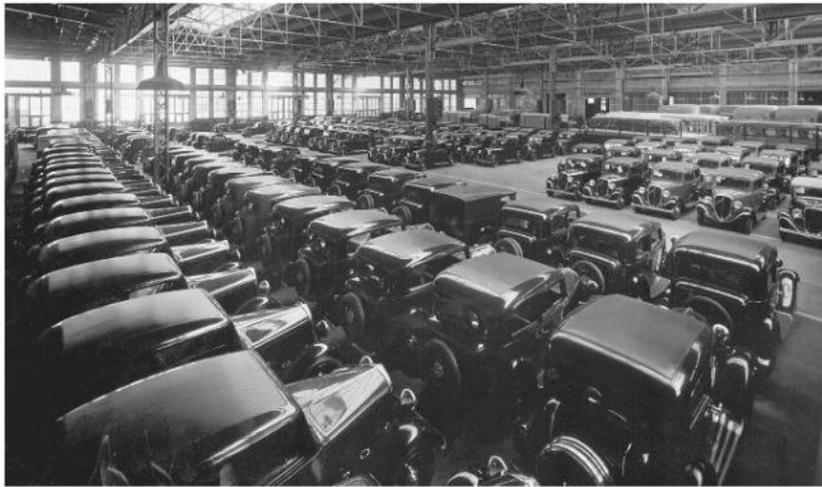
Nel 1992, su progetto dell'architetto Renzo Piano, partono i lavori di riqualificazione dell'intera area, che assume negli anni la configurazione attuale di centro polifunzionale, con un centro esposizioni e uno congressi, un auditorium, due hotel, vari centri servizi, decine di negozi, bar e ristoranti, una pinacoteca e persino un eliporto sul tetto...



## 1934

### Un esercito di "Balilla"

Sotto e a destra. A metà degli anni Trenta il Lingotto diventa la fucina delle prime vetture entrate a far parte dell'immaginario collettivo del nostro Paese: "Balilla" e "Topolino". L'impianto, però, deve affrontare il delicato passaggio dalla struttura produttiva a chassis a quella con la carrozzeria portante.



## 1940

### Musi lunghi in fabbrica

Sopra. La linea di finizione della "1500", che proprio all'inizio della guerra (nel 1940) viene modificata nel frontale, ora con il caratteristico "musone". Complessivamente, tra versioni "A", "B" e "C", ne vengono prodotte dal 1935 al 1948 ben 42.500 esemplari.



## 2006

### Ora ci volano gli elicotteri

Nella foto. La bolla di vetro adiacente alla piattaforma sospesa dell'eliporto. La scenografica struttura poggia sul parallelepipedo che ospita la pinacoteca Gianni e Marella Agnelli, dove sono custoditi 25 capolavori di arte antica e moderna.



## 1942

### Rinascita come la Fenice

Sopra. Tra il 19 novembre e il 9 dicembre del 1942 il Lingotto viene bersagliato da quattro bombardamenti notturni, che producono danni ingentissimi agli edifici.

A destra. Nei primi anni 2000 la pista sopraelevata è ormai un pezzo di archeologia industriale; a dominare la skyline è la spettacolare bolla in vetro della sala convegni panoramica.





**2012**

**Una cucina di cultura**

A sinistra. L'attuale Lingotto Fiere (oltre 70.000 metri quadrati), in via Nizza 280, ha fatto da sede negli anni a importanti appuntamenti culturali come la Fiera Internazionale del Libro, il Salone del Gusto, Slow Food, il Salone del Vino, Idea Sposa, Torino Comics e Automotoretrò.

**2013**

**Uno sguardo sul domani**

Sotto, a sinistra. L'interno della sala convegni panoramica. È uno degli elementi più scenografici del nuovo Lingotto, che domina l'ovale della pista e protende idealmente verso il futuro gli storici edifici della Fiat (rimasti esteriormente gli stessi).



**OGGI SUL CALCESTRUZZO GRIGIO È FIORITA UNA BOLLA DI VETRO AZZURRO, A SIMBOLEGGIARE LA NUOVA FIAT DEL FUTURO**

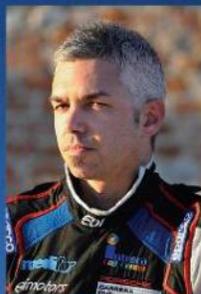


# ALLO STATO SELVAGGIO

Sulle "911" che corrono la Carrera Cup non c'è controllo di trazione, non c'è ABS e neppure l'acceleratore elettronico. Un balzo indietro nel tempo per restituire al pilota il totale controllo della vettura; per tenere sotto diretto controllo 450 cavalli. Senza filtri

testo e foto di **Alessandro Barteletti**





**Vito Postiglione,**  
36 anni, pilota



**Enrico Borghi, 60**  
anni, team manager



**Andrea Bulzi,**  
30 anni, tecnico

**N**ell'anno in cui la Porsche "911" compie cinquant'anni, Ruoteclassiche ha deciso di andare a vedere dove la più classica e nota vettura della Casa di Stoccarda è arrivata. Senza alcuna preclusione temporale abbiamo individuato un modello speciale che - secondo noi - ha tutte le carte per essere considerato una instant classic e che può rendere la collezione di ogni porschista assolutamente esclusiva. Parliamo della "911 GT3 Cup", un bolide da pista che sa regalare emozioni forti: i suoi 450 cavalli ti lanciano a oltre duecentottanta all'ora, senza controllo di trazione e senza ABS. Come si correva una volta.

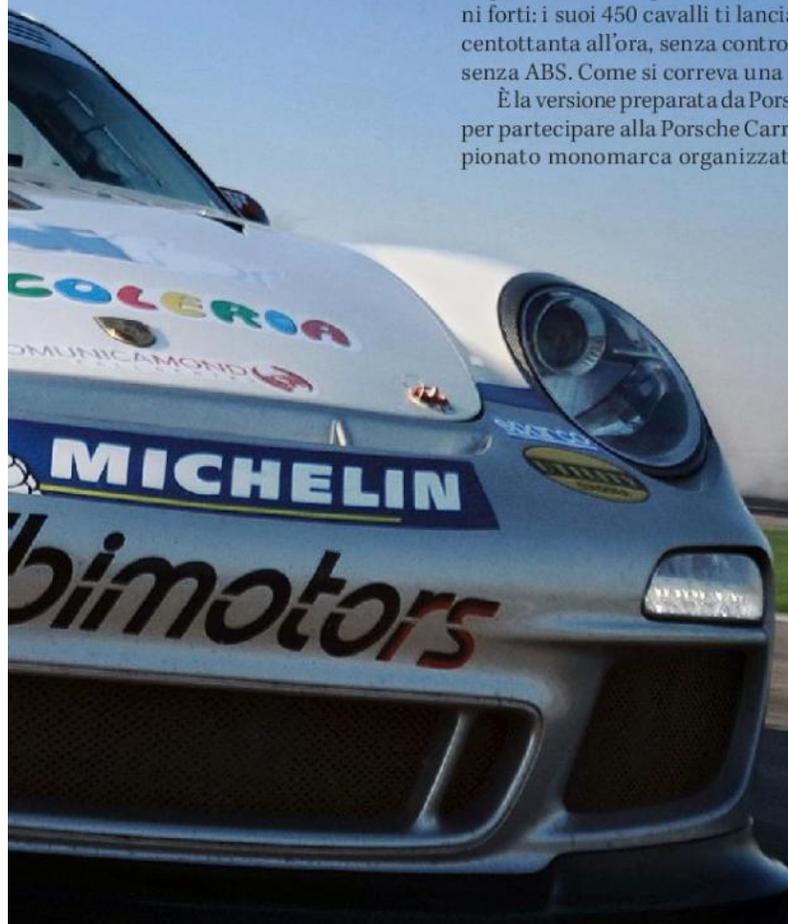
È la versione preparata da Porsche Motorsport per partecipare alla Porsche Carrera Cup, il campionato monomarca organizzato dalla Casa di

Stoccarda (vedi pag. 54). Sulla nostra pista di Vairano abbiamo portato e provato una "997" model year 2012, quella del team Ebimotors - Centri Porsche Milano che ha vinto l'ultima edizione della Carrera Cup Italia.

Per scoprirla e conoscerla a fondo, abbiamo invitato il pilota (Vito Postiglione), il team manager (Enrico Borghi) e il tecnico (Andrea Bulzi). Enrico Borghi, 60 anni, originario di Cermenate (Como), comincia giovanissimo come meccanico di paese ma dimostra subito di avere la stoffa. "Andrai lontano" gli dicono. Lui ci va davvero: negli anni Ottanta diventa responsabile di vettura della Euroracing F.1 di Riccardo Patrese. Poi passa alla nautica e agli offshore con Stefano Casiraghi. Nel 1994 torna alle quattro ruote, il suo primo amo- ➤

#### **Campionessa nel 2012**

*Nella foto. La "911 GT3 Cup" del team Ebimotors - Centri Porsche Milano ripresa sul nostro circuito di Vairano (PV). Al volante c'è Vito Postiglione, il pilota che l'ha portata alla vittoria nella Porsche Carrera Cup Italia del 2012.*



**blog**

**Contenuti extra online:**

<http://blog.ruoteclassiche.it/porsche-911-gt3-cup/>



## LA CASA NE COSTRUISCE UNA SERIE LIMITATA DI 200-250 ESEMPLARI L'ANNO PER I TEAM DI TUTTO IL MONDO

### Bollino "verificato"

Sopra. Ben visibile alla base del parabrezza il numero di telaio (le "Cup" non possono essere targate e circolare su strada, nemmeno a fine carriera). L'adesivo sulla destra è quello rilasciato dall'organizzazione della Carrera Cup Italia dopo le verifiche tecniche sulla vettura.

re, e nel 1998 fonda la Ebimotors (il nome riprende le sue iniziali) che diventa la prima struttura Porsche Motorsport ufficiale in Italia.

Borghi, nostra guida alla scoperta della "911 GT3 Cup", lo chiarisce subito: "Alla Porsche sono talmente orgogliosi del loro prodotto di serie che per correre hanno deciso di lasciare la macchina così com'era". L'attuale "Cup", infatti, è praticamente una "911 GT3 RS" (tipo "997" seconda versione) stradale allestita per la pista. Le modifiche più importanti riguardano la sicurezza, secondo le specifiche Fia Gruppo N, e l'aerodinamica. Sotto al paraurti anteriore è stato aggiunto lo splitter, cioè un "baffo" che contribuisce a tenere incollato il muso all'asfalto via via che la velocità aumenta. Lo spoiler posteriore, regolabile su dodici diverse posizioni, è stato invece maggiorato.

Ogni "Cup" viene preparata direttamente dalla Casa che di anno in anno stabilisce i numeri di produzione (in media 200-250 esemplari) per "rifornire" i team che corrono nella dozzina di campionati sparsi per il mondo. Le scocche, in acciaio, vengono prelevate dalla catena prima che siano montati gli interni e prima che sia applicato il trattamento antirombo (che pesa...); poi un fornitore esterno si occupa di installare il rollbar.

In fabbrica viene montato il motore, lo stesso sei cilindri di 3797 cm<sup>3</sup> e 450 CV di serie, ma senza variatore di fase che avrebbe dato coppia in basso: inutile in pista dove si gira sempre "alti". La sca-

tola del cambio rimane quella stradale ma al suo interno c'è un sequenziale a 6 marce, con innesti frontali, prodotto su misura dall'australiana Hollinger. Anche i freni con dischi in acciaio sono pressoché quelli di serie. Delle porte e cofani in alluminio della "RS", invece, per risparmiare ulteriore peso, la "Cup" conserva solo il cofano anteriore; il resto è in fibra di carbonio.

### Elettronica? No grazie

Dove Borghi calca la mano è sugli ausili elettronici. La "Cup", lo dicevamo all'inizio, non ne ha: è priva di ABS, non ha alcun sistema per il controllo della trazione (ma ha l'autobloccante a lamelle) e perfino l'acceleratore è tornato a essere di tipo tradizionale, con la farfalla azionata meccanicamente da un cavo. "È tutto in mano alla sensibilità del pilota, che deve essere capace perché questa è una vettura da corsa pura, maschia, massacrante", sottolinea Borghi. "Inoltre il regolamento del campionato impone che le auto siano tutte uguali, vieta ai team qualunque modifica (per evitare manomissioni il motore ha dei sigilli elettronici) e l'organizzazione fornisce carburante e gomme uguali per tutti. Risultato: solo il pilota può fare la differenza. E non dimentichiamoci che la '911' è una macchina un po' anomala".

Con il motore a sbalzo al retrotreno il peso è tutto dietro. La conseguenza è un comportamento su strada molto "personale": grandi doti di trazione e ➤

### Da guidare come vuole lei

Sotto. La "Cup" è un'auto da corsa vera: domare i 450 cavalli senza il controllo della trazione dipende dall'abilità del pilota. La frenata è potentissima ma non c'è l'ABS. Devi pestare sul pedale al momento giusto: se lo fai un attimo prima perdi millesimi preziosi, se lo fai un attimo dopo rischi il bloccaggio.



### **Effetto deportante**

A destra. Lo spoiler posteriore maggiorato è una delle caratteristiche della versione da pista.

Sotto. La strumentazione digitale mostra al pilota informazioni su velocità, tempi sul giro e numero di marcia. Il cambio sequenziale è azionato da una leva centrale: per passare alla marcia successiva si tira verso il basso, per scolare si spinge verso l'alto.



### **In scalata si fa la "doppia"**

Sopra. La posizione e la forma dei pedali favoriscono il punta-tacca.

A sinistra. L'abitacolo rispetta il regolamento di sicurezza Fia Gruppo N. La vettura è dotata di gabbia, impianto di estinzione, cintura di sicurezza a 6 punti. Oltre a casco, guanti, calze e scarpe, tuta, sottotuta e sottocasco ignifughi, il pilota deve indossare un dispositivo Hans per la protezione del collo.



### Le differenze davanti...

Nel disegno. La "911 GT3 RS" del 2007 da cui la versione "Cup" tipo "997" deriva. I model year più recenti si basano sul restyling del 2010, con parafranghi posteriori allargati.

1. Il gancio rapido per l'apertura del cofano.
2. Il bocchettone del serbatoio di sicurezza.
3. Il gancio di traino; più sotto lo splitter, il "baffo" che migliora l'aderenza dell'avantreno alle alte velocità.



frenata ma in curva richiede qualche ragionamento. Tutto il suo carattere nasce proprio da qui: "E per andare forte devi guidarla come vuole lei", sottolinea Borghi. "Vai a fare qualche giro con Vito e capirai...".

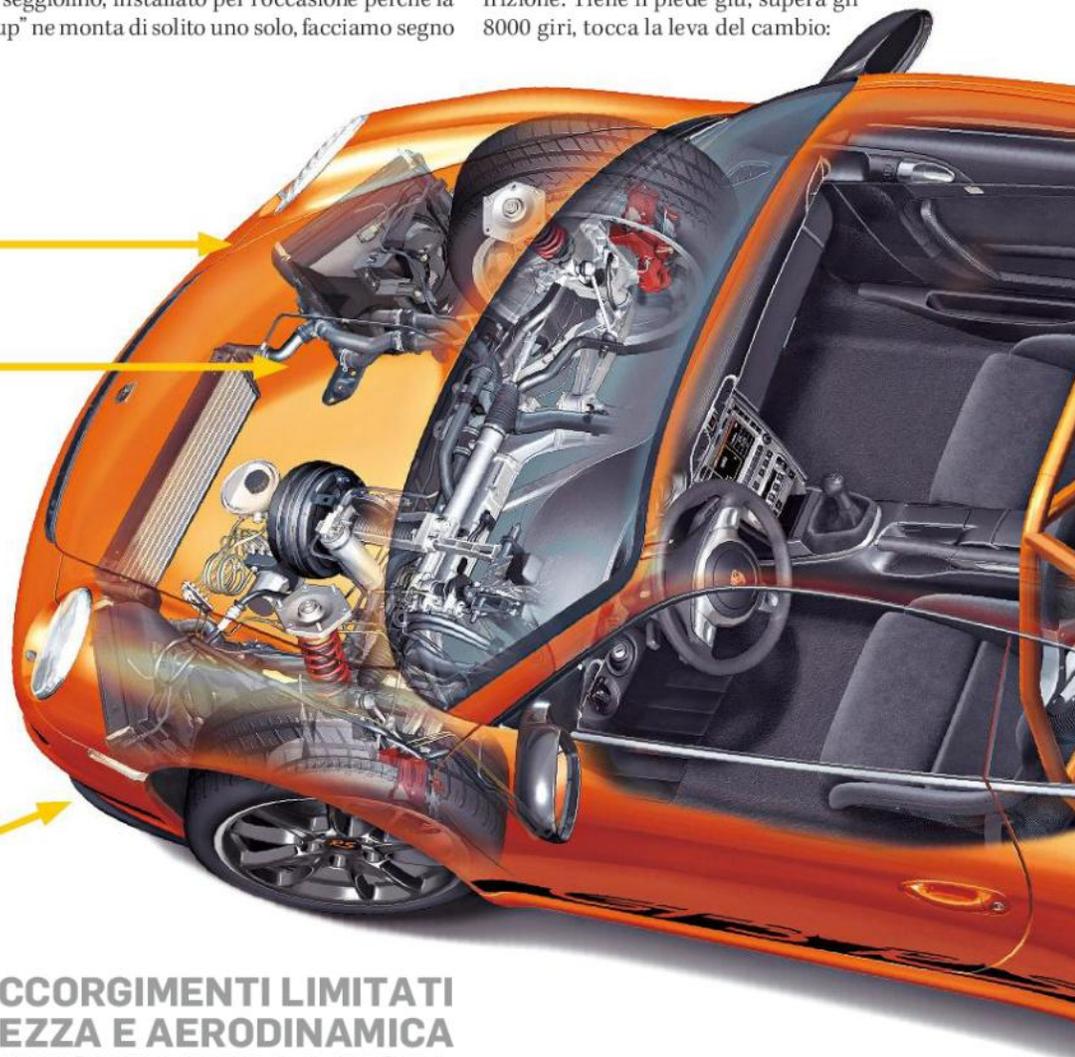
Vito Postiglione è nato a Potenza 36 anni fa. La sua carriera di pilota è iniziata nel 1998; ha corso con Renault, BMW, Alfa, Ferrari, nel Turismo e nella GT. Poi nel 2009 ha debuttato con la Porsche nella Carrera Cup Italia che ha vinto nel 2012.

Dopo che Bulzi ci ha legati stretti al secondo seggiolino, installato per l'occasione perché la "Cup" ne monta di solito uno solo, facciamo segno

a Postiglione che sì, siamo pronti. Lui dà corrente, attiva la pompa della benzina, poi il suo dito va sul pulsante "start". Il motorino di avviamento gira, basta un attimo e il sei cilindri invade "senza filtri" l'abitacolo con un suono cupo, pieno, profondo. Il pilota spinge sulla frizione e innesta la prima tirando verso il basso la leva del cambio sequenziale. Il primo giro serve a lui per conoscere la pista e a noi per ambientarci, ingabbiati dentro quell'abitacolo tutto bianco e spoglio con i tubi dell'impianto antincendio sotto i piedi. Al secondo giro comincia a spingere. Al terzo la velocità aumenta ancora.

### In pista a oltre 8000 giri

Quarta, quinta, sesta. Le cambiate sono secche e rapidissime. In rettilineo Postiglione non usa la frizione. Tiene il piede giù, supera gli 8000 giri, tocca la leva del cambio:



**CON POCHI ACCORGIMENTI LIMITATI A SICUREZZA E AERODINAMICA LA "GT3 RS" È PRONTA PER LA PISTA**

## CARATTERISTICHE

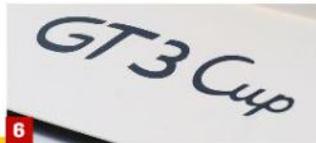
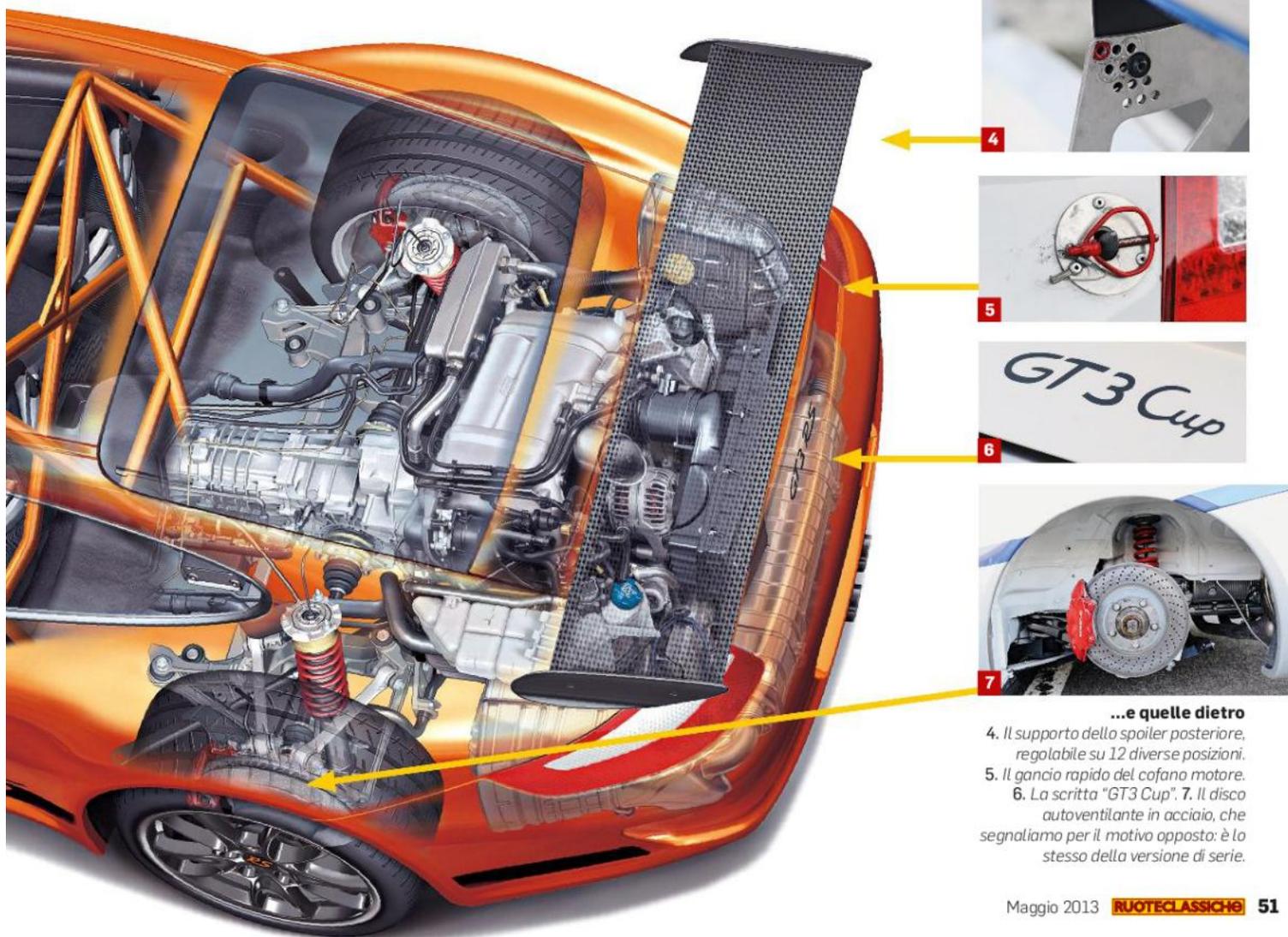
<b>Motore</b>	Post. longitudinale - 6 cilindri boxer Alésaggio 102,7 mm - Corsa 76,4 mm Cilindrata 3797 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 12,2:1 Potenza 450 CV DIN a 7500 giri/min Quattro valvole per cilindro Iniezione elettronica sequenziale, sistema Bosch "MS 3.1" Lubrificazione a carter secco Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 6 marce sequenziale, innesti frontali Leva di comando centrale Frizione idraulica a triplo disco Differenziale autobloccante Pneumatici ant. 25/64-18, post. 30/68-18 Cerchi in lega leggera 9,5 J x 18 (ET 37).
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 1-2 posti Scocca autoportante in lamiera d'acciaio, cofano anteriore in alluminio, porte e cofano posteriore in fibra di carbonio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, tipo McPherson, doppie molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. multilink, doppie molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori a gas Freni ant. e post. a disco autoventilanti Serbatoio carburante di sicurezza 100 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2355 mm Peso a vuoto 1180 kg.

per un attimo, una frazione infinitesimale di secondo, una centralina "taglia" la corrente, la coppia del motore allenta la presa, gli ingranaggi si liberano e la marcia successiva si innesta.

La curva si avvicina. Postiglione accompagna le scalate con il punta-tacco e la frizione. Questa tecnica rende la guida più pulita, la armonizza. Sull'asciutto è quel vezzo del pilota che gli assicura qualche centesimo sul giro in meno, ma sul bagnato, quando l'aderenza si fa più critica e uno "scarto" del retrotreno può trasformarsi facilmente in un'uscita di pista, è assolutamente necessaria. Perché la "Cup" è brusca, reattiva, violenta. E frena fortissimo. Postiglione pesta sul pedale facendo attenzione a mantenere le ruote perfettamente dritte e allineate poi rilascia, ma non del tutto. Tiene ancora un 10-15% di freno per avere un filo di carico, quel tanto che basta per dare peso alla ruote davanti e non perdere direziona- ➤

## Instant classic

La vita agonistica media di una "911 GT3 Cup" si aggira sui 3-4 anni: uno o due nella Carrera Cup, poi in campionati come Targa Tricolore, Peroni, GT Italiano e gare in salita. Parlando di "997", come quella del nostro servizio, la vettura nuova costa oggi 156.000 euro più iva; usata a fine stagione vale tra i 75.000 e gli 85.000 euro, in base anche al palmarès. Una "993" di vent'anni fa, invece, costava nuova circa 90 milioni di lire mentre oggi è quotata non meno di 120-130.000 euro. Una curiosità: i numeri di telaio delle "Cup" fanno parte di un range ben definito e non potranno mai essere iscritti a una motorizzazione; ciò significa che queste vetture non possono essere targate e circolare su strada.



### ...e quelle dietro

4. Il supporto dello spoiler posteriore, regolabile su 12 diverse posizioni.
5. Il gancio rapido del cofano motore.
6. La scritta "GT3 Cup". 7. Il disco autoventilante in acciaio, che segnaliamo per il motivo opposto: è lo stesso della versione di serie.



**Farfalla meccanica**

A sinistra. L'acceleratore è di tipo tradizionale: il pedale apre direttamente la farfalla tramite un cavo d'acciaio. Sulla versione stradale, invece, il controllo del gas è elettronico: il comando impartito dal pilota, prima di arrivare al motore, viene "letto" da un potenziometro e "filtrato" da una centralina.



**Tanti cavalli tutti di serie**

Sopra. Il vano motore è praticamente identico a quello di serie, come anche il sei cilindri di 3,8 litri che eroga 450 cavalli. Rimosso però il variatore di fase, ritenuto superfluo in pista.

Sopra a destra. Il vano anteriore: davanti c'è il martinetto pneumatico per il sollevamento della vettura; al centro il bocchettone per il rifornimento; sulla destra l'impianto idraulico dei freni e della frizione.

lità. Borghi aveva ragione: la "911" la guidi prima col gas e il freno, poi col volante.

Infatti anche le traiettorie sono diverse: curva dopo curva, giro dopo giro, ci rendiamo conto che Postiglione non segue la corda in modo classico. Frena un attimo dopo, continua dritto e ritarda l'impostazione della curva fino all'ultimo, poi chiude la traiettoria "a spigolo". Arriva a metà curva più lento di quanto non avrebbe fatto con un'auto "normale", ma si ritrova subito allineato con l'uscita della curva. Allora dà gas, su-

bitto, sfrutta tutte le doti di trazione della "911" e vola via. Entusiasmante. Sì, siamo sempre più convinti di averci visto giusto. La "911 GT3 Cup" è una vettura piena di carattere, scorbutica ma sincera. Evoluta, perfezionata, e più potente, certo, ma nelle emozioni che trasmette, nelle soluzioni meccaniche e nelle forme ritrovi ancora l'essenza della prima "911" del 1963.

Intanto Postiglione continua, giro dopo giro, ad andare sempre più forte. Sembra non voglia fermarsi più. Non saremo noi a dirgli di farlo. **R**



IL PILOTA TAGLIA LA CURVA IN RITARDO RISPETTO  
AL PUNTO DI CORDA E LA CHIUDE AD ANGOLO  
STRETTO, CON L'AUTO ALLINEATA AL RETTILINEO,  
PRONTA A SCARICARE TUTTI I SUOI 450 CV



# VINCA IL MIGLIORE

Le macchine sono tutte uguali. Gomme, benzina, ricambi: uguali anche quelli. È il pilota soltanto che fa la differenza. Sette appuntamenti l'anno per 14 gare: il primo il 4 e 5 maggio a Misano. L'ultimo a Monza, il 19 e 20 ottobre

testo e foto di Alessandro Barteletti





**Monza, ultimo round**  
Nella foto. Ultima gara della stagione 2012: il passaggio delle "911 GT3 Cup" alla Variante Goodyear, in fondo al Rettifilo. I rapporti del cambio sono fissi e vengono "calibrati" proprio sul circuito italiano.



**GARE** Porsche Carrera Cup Italia

## DICE UN PILOTA: "IL PUBBLICO? CREDO CHE SI DIVERTA. DI SICURO NOI PILOTI CI DIVERTIAMO DI PIÙ"



**V**

### Pneumatici su misura

Sopra. È la Michelin che fornisce le gomme ai team della Carrera Cup. La Casa francese ha sviluppato pneumatici specifici, con mescole e carcasse differenti tra anteriori e posteriori come richiesto dalle peculiarità costruttive della "911". Sotto. I meccanici al lavoro di notte in vista della gara della domenica.

vincere la "Cup" significa che sei il più bravo a pilotare la Porsche. Perché le "911 GT3 Cup", le vetture con cui si corre questo campionato, sono tutte uguali, dalla prima all'ultima vite. Perché non offrono assistenza nella guida. E perché non sono ammesse modifiche di alcun tipo. Nemmeno su gomme e benzina ci possono essere tolleranze visto che le fornisce l'organizzazione. Solo le capacità dell'uomo fanno la differenza.

La Porsche Carrera Cup è un campionato duro, impegnativo, che riesce a mettere in crisi anche il più scafato dei corridori. Chi la "Cup" la segue dai suoi inizi sa che persino piloti illustri come Eddie

Irvine e Ralf Schumacher, nonostante qualche stagione di Formula 1 alle spalle, seduti in una di queste "911" hanno dovuto gettare la spugna.

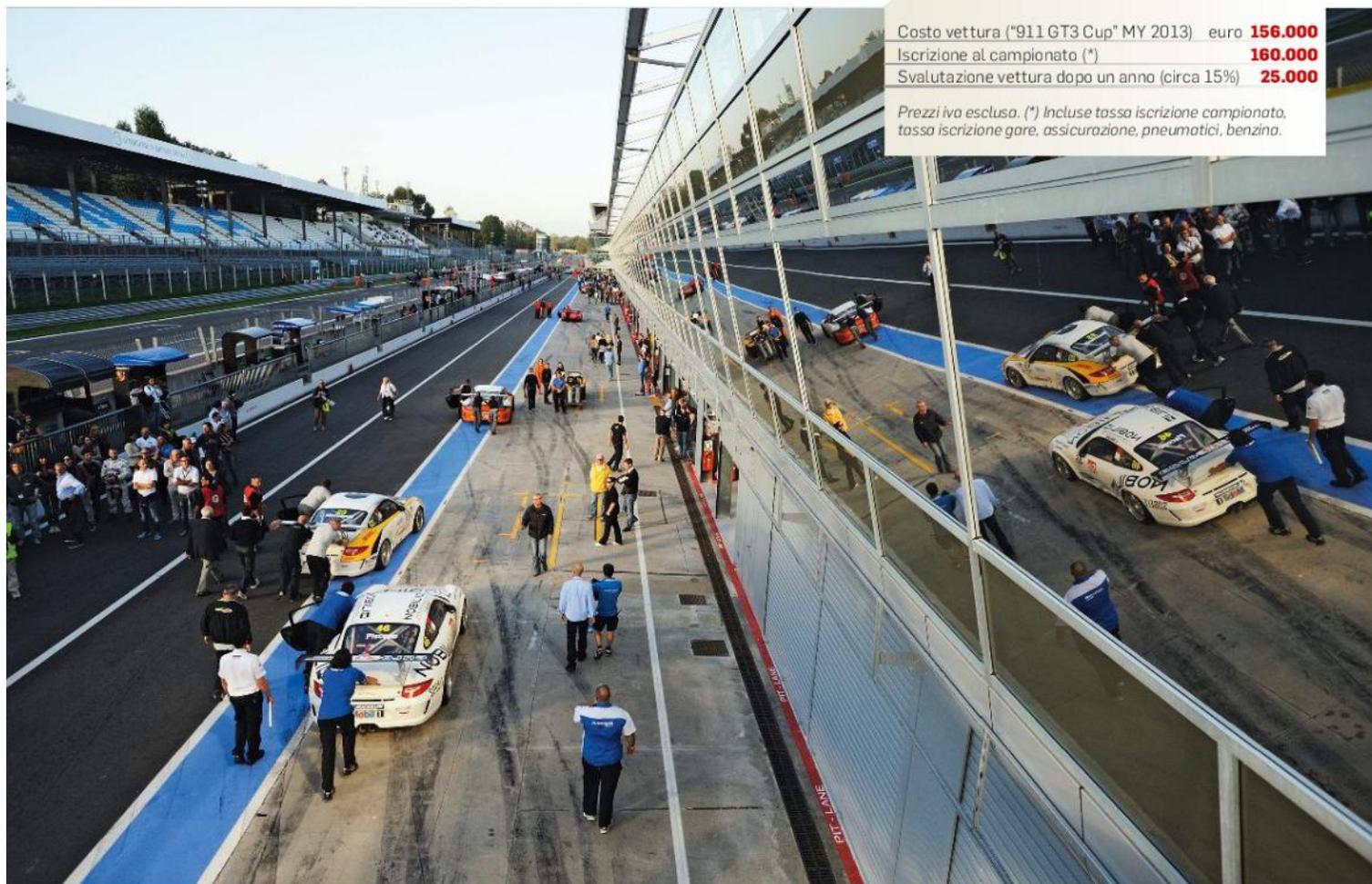
Un campionato selettivo, dunque, che sa esaltare le qualità del pilota facendo emergere tanto lo spirito sportivo quanto quello agonistico. Come dire: "Vinca il migliore". È con questo intento che la Casa di Stoccarda ha organizzato la prima edizione della Porsche Carrera Cup nel 1990, in Germania, con la "944". La "911" è arrivata nel 1993, prima con la versione "964" e subito dopo con la "993". Oggi la "Cup" si corre in tre continenti: Europa (Germania, Francia, Italia, Gran Bretagna, Scandina-



## I COSTI DI UNA STAGIONE

Costo vettura ("911 GT3 Cup" MY 2013)	euro <b>156.000</b>
Iscrizione al campionato (*)	<b>160.000</b>
Svalutazione vettura dopo un anno (circa 15%)	<b>25.000</b>

Prezzi iva esclusa. (\*) Include tassa iscrizione campionato, tassa iscrizione gare, assicurazione, pneumatici, benzina.



via), Australia e Asia (Giappone). Il regolamento è uguale per tutti, ma ogni Paese, ogni campionato, ha il suo calendario e la sua classifica.

Nel 2011 c'è stato per la prima volta un evento che li ha uniti tutti: al Nürburgring si è corsa infatti una gara "extra" che ha coinvolto vetture, team e piloti provenienti da 25 nazioni. Un evento analogo si ripeterà nel 2014, a Le Mans, quan-

do Porsche festeggerà il suo ritorno alla "24 Ore" con una gara di contorno dove saranno protagoniste le "911 Cup".

L'Italia ha il suo monomarca dal 2007, cioè in epoca "997". Per sfruttare al meglio le caratteristiche e le qualità della vettura si corre sui circuiti più veloci del Paese: Vallelunga, Imola, Mugello, Misano e Monza. Poi c'è una tappa straniera: ➤

### Verso l'hospitality

Sopra. I meccanici spingono le vetture lungo la corsia box di Monza e rientrano verso l'hospitality: l'organizzazione della Porsche Carrera Cup allestisce su ogni circuito una sua area per accogliere team, ospiti e il pubblico che vuole vedere da vicino le vetture.



### Centro verifiche

A sinistra. Al termine di ogni prova, tutte le vetture vengono verificate dai commissari dell'organizzazione. I controlli possono riguardare l'altezza da terra, l'assetto, il peso, l'integrità dei sigilli sul motore, il carburante e così via.



## GARE Porsche Carrera Cup Italia

### Hanno vinto in tre

A lato. Al centro Vito Postiglione (Ebimotors - Centri Porsche Milano), 36 anni, campione assoluto della stagione 2012; a sinistra Angelo Proietti (Erre Esse - Antonelli Motorsport), classe 1955, vincitore della Michelin Cup riservata ai gentleman driver; a destra Daniel Mancinelli (MIK Corse), 24 anni, secondo assoluto e migliore tra gli Under 26. Per una penalizzazione, tuttavia, il posto è stato assegnato al coetaneo Edoardo Piscopa.

### I NUMERI DEL 2012

Appuntamenti	7
Gare	14
Test ufficiali	1
Tracciati	6
Piloti iscritti	21
Team	9
Spettatori	45.000

### IN PISTA DAL 2014

## ARRIVA LA "991"

La "911 GT3 Cup" tipo "991" sarà protagonista del monomarca Porsche a partire dalla stagione 2014. Il debutto in pista è tuttavia previsto già quest'anno nella Supercup, campionato che si svolge in concomitanza con gli appuntamenti di Formula 1. Basata sulla corrispettiva "911 GT3" stradale, la nuova "Cup" usufruisce di raffinate tecnologie costruttive a cominciare dai materiali usati per la scocca. Al tradizionale acciaio, infatti, si aggiungono ora anche alluminio e compositi. La vettura pesa 1175 kg ed è più leggera della versione precedente. Ottimizzata anche l'aerodinamica. Il motore rimane di 3,8 litri ma controllato da un sistema Bosch "MS 4.6" ha ora una potenza di 460 cavalli, dieci in più della "997". Il cambio, sempre un sequenziale a sei marce, ha i comandi al volante. Ciò decreta l'abbandono

definitivo della leva centrale. Anche l'acceleratore meccanico è arrivato a fine carriera: sulla "991", infatti, il pedale verrà gestito per via elettronica.



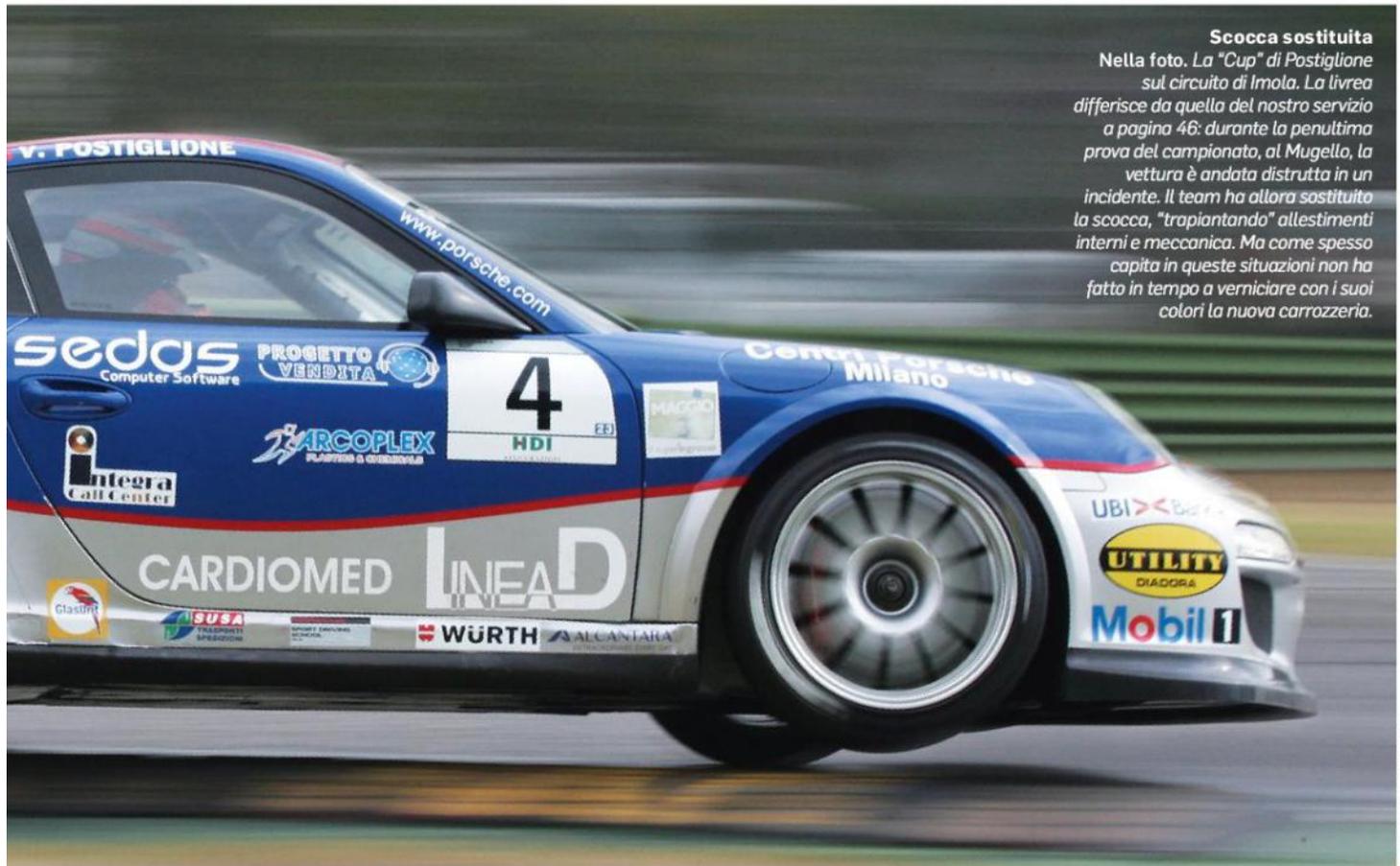
dopo Valencia, Spa, Brno e Nürburgring, dall'anno scorso il circuito prescelto è il Red Bull Ring, in Austria. Novità del 2013 è l'incontro tra campionato italiano e francese. I team dei due Paesi si "scambieranno" il favore prima al Mugello e poi a Magny-Cours.

Ogni appuntamento si articola su due gare distinte. Il weekend di gara inizia il venerdì pomeriggio con la sessione di prove libere. Poi il sabato tocca a quelle ufficiali, una "Super Pole" in due sessioni: durante la prima si scende in pista tutti insieme, nella seconda si sfidano solamente i migliori otto. Il risultato determina lo schieramento di Gara 1, che si corre il sabato pomeriggio; la classifica di arrivo, con l'inversione dei primi sei (il primo parte sesto, il secondo parte quinto e così via), determina invece lo schieramento di Gara 2. La Gara 1 prevede l'assegnazione del punteggio pie-



### Presidio femminile

Da sinistra. I meccanici, trincerati dietro il muretto dei box, preparano i cartelloni con posizioni, distacchi e tempi da esporre al passaggio dei loro piloti; graziose "vallette" presidiano la posizione in griglia di ogni concorrente.



### Scocca sostituita

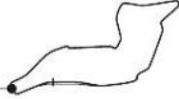
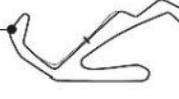
Nella foto. La "Cup" di Postiglione sul circuito di Imola. La livrea differisce da quella del nostro servizio a pagina 46: durante la penultima prova del campionato, al Mugello, la vettura è andata distrutta in un incidente. Il team ha allora sostituito la scocca, "trapiantando" allestimenti interni e meccanica. Ma come spesso capita in queste situazioni non ha fatto in tempo a verniciare con i suoi colori la nuova carrozzeria.

ALEX GALLI (PORSCHE ITALIA)

no (si va dai 20 punti del primo classificato all'unico punto del decimo); per la "2", invece, sono previsti il 30% in meno di punti e soldi. Già, perché la Porsche Carrera Cup è l'unico campionato (almeno in Italia) che prevede anche l'assegnazione di un premio in denaro in base al risultato delle prove, delle gare e della classifica finale.

A fine stagione le classifiche sono tre: quella assoluta (vince chi ottiene il maggior numero di punti), quella riservata ai gentleman driver (la Michelin Cup) e, dal 2012, viene premiato anche il pilota Under 26 che a fine stagione ha ottenuto il miglior piazzamento. Ai più giovani di ogni campionato che chiudono col maggior numero di punti, infatti, Porsche riserva un posto nel suo International Scholarship Program. Un'ulteriore prova dell'interesse della Casa di Stoccarda a trovare tra i suoi piloti i futuri fuoriclasse. 

### LE GARE DEL 2013

Data	Circuito	Round	
21-22 Marzo	Imola	Test	
4-5 Maggio	Misano	1/2	
15-16 Giugno	Red Bull Ring	3/4	
6-7 Luglio	Mugello	5/6	
20-21 Luglio	Imola	7/8	
7-8 Settembre	Magny-Cours	9/10	
21-22 Settembre	Misano	11/12	
19-20 Ottobre	Monza	13/14	

# C'È DA SPOSTARE UNA MACCHINA?

Ma no, non è un rottame e ha pieno titolo di stare sul palco di uno dei più esclusivi eventi motoristici del pianeta. È una concept car che ricorda, come la roadster che le è accanto, la Chevrolet "Corvette"

testo e foto di Massimo Delbò



CHUBBCOLLECTORCAR.COM

CHUBB FREE



FREEDOM TO DRIVE



CHUBBCOLLECTORCAR.COM



**Si va sul classico**  
Nella foto, Kissel "875 Speedster" (1926), vincitrice del premio "American Classic" per vetture ante 1930. Sotto, Ford "GT 40". Nato nel 1968, il telaio n. 1075 vince la 24 Ore di Le Mans due volte di fila (1968 e 1969) e la 12 Ore di Sebring del 1969.



M

a come è possibile che sul palco di Amelia Island (Florida), in uno dei più prestigiosi concorsi d'eleganza del pianeta, salga una vettura che assomiglia a un rottame? In realtà la singolare presenza è più che giustificata: è l'esempio lampante della passione per il conservato o - come si dice Oltreoceano - per la "preservation class".

Se fino a poco tempo fa una vettura d'epoca per farsi notare doveva per forza essere restaurata come nuova, se non addirittura meglio, oggi la tendenza è di lasciare tutto come si trova. Ovvio che la formula funzioni solo a determinate condizioni e con vetture che siano di per sé d'interesse storico.

Ma torniamo ad Amelia Island. Che ci faceva, il 10 marzo, un esemplare così abbondantemente coperto di ruggine sul palco della diciottesima edizione del locale concorso d'eleganza? Faceva il paio con un'altra La Salle "II", quest'ultima roadster, reduce, come la berlina arrugginita, dal Motorama della General Motors del 1955. A quei tempi, per presentare le loro concept car ➤



### Rombi di guerra

Sopra. Per dirta alla Fantozzi "Un megalomane aveva noleggiato un bombardiere...", in questo caso un North American "B-25 Mitchell", bombardiere bimotore ampiamente utilizzato durante la seconda guerra mondiale. Vederlo, e ancora di più sentirlo poche centinaia di metri sopra la testa, fa ancora una certa impressione.

### Reduce da Montecarlo

A destra. La Lancia "Stratos" è una delle vetture più affascinanti di tutti i tempi. Questo esemplare, da poco entrato nella collezione di John Campion di Jacksonville (Florida), ha anche un passato agonistico avendo disputato - con piloti privati - il Rally di Montecarlo del 1976.

### In tre più il cane

Sotto. Pierce Arrow "UU 36 HP Three Passenger Runabout" del 1909. A bordo, durante la sfilata per ritirare il premio assegnato alla vettura sportiva più elegante, c'era tutta la famiglia del proprietario, cane Labrador compreso. Mark e Kim Hyman (dal Missouri) l'hanno acquistata nell'ottobre del 2012; era stata ritrovata negli anni 40 a Long Island, vicino a New York. Si noti la caratteristica finitura del cofano motore, della colonna dello sterzo e dei fari anteriori.



## IL COLOSSO D'ARGENTO CHE FA SEMBRARE MINUSCOLE TUTTE LE ALTRE AUTO È LA DUESENBERG ELETTA "BEST IN SHOW"



### Piccola rarità assoluta

Sotto. Decisamente ridotte le dimensioni dell'FMR Messerschmitt "TG 500" del 1959, uno dei soli sei esemplari esistenti con il tettuccio in tela.

In alto. L'imponente frontale della Chrysler "Imperial Town & Country Convertible" del 1948, "Best in Class - American production".

### Eleganza e sportività

Sotto, a destra. "Best in Show" di Amelia Island 2013 è stata eletta l'imponente Duesenberg "SJM" (1936) di Helen e Jack Nethercutt (California), con carrozzeria roadster e motore 8 cilindri in linea da 420 HP. Accanto, la Ford "GT 40" (1968), ex Lucien Bianchi, Jacky Ickx, Jackie Oliver e Pedro Rodriguez.

### La prima "Corvette" da corsa

In basso, tra le foto. Il primo esemplare a correre in pista delle sole cinque Chevrolet "Corvette Grand Sport" costruite (1963). Ad Amelia Island era nella configurazione con la quale corse a Sebring nel 1964: motore V8 di 6,2 litri da 485 CV a 6000 giri/min. Ha carrozzeria in vetroresina e telaio rinforzato.

### Siluro piatto

A fondo pagina. Chevrolet "Sting Ray Racer" del 1959 nel suo caratteristico colore Lucite Gray Metallic. Nata per correre, è stata progettata dal giovanissimo Pete Brock e ha debuttato alla Maryland's Marlboro Raceway terminando al quarto posto. Motore V8 a iniezione di 5,4 litri da 375 CV.





**Il Trofeo Ruoteclassiche**  
 Nella foto. La Chevrolet "Corvette Rondine" (1963) di Michael Schudroff si avvia a ritirare il Trofeo Ruoteclassiche assegnato ad Amelia Island per la migliore carrozzeria italiana. Disegnata da Tom Tjaarda per Pininfarina, la vettura non è mai stata restaurata.



**Cavalli alla carica**  
 Sopra. Auburn "Speedster 851" (1935) di Lammat J. du Pont; motore di 4,6 litri a 8 cilindri in linea da 150 CV con compressore Schweitzer-Cummins.  
 Sopra, a destra. La Ford "GT 40 MK IV" del 1967 appartiene al collezionista Jim Glickenhaas che ha percorso con lei addirittura 60.000 miglia.



e far sognare il pubblico degli appassionati, le Case americane organizzavano lunghi tour promozionali su strada tra uno Stato e l'altro. Cinquantotto anni fa, nel 1955, le due La Salle (marchio di proprietà GM, già all'epoca abbandonato), ricordano nella linea la ben più celebre Chevrolet "Corvette".

La storia delle due "concept" - una roadster e una berlina - che oggi si presentano in modo così diverso, è molto simile. Conclusa la loro parade

promozionale, dopo essere rimaste per qualche anno abbandonate in un capannone, sono state cedute a uno sfasciacarrozze di Detroit perché venissero demolite.

Dopo anni di oblio sono state scoperte da un collezionista dell'Illinois, Joe Bortz, deciso a salvarle a ogni costo. La roadster è stata smontata in ogni sua parte e sottoposta a un minuzioso restauro, mentre la berlina, con una carrozzeria in pessimo stato, sarà lasciata così com'è. **R**

# La Balilla S'AVANZA

Il nonno la compra, nel 1941 le viene dedicata una famosa canzone e suo papà ci impara a guidare. E lui, Mauro Praga, ne cerca una uguale. La vettura, targata Ferrara, ha partecipato al film "Il giardino dei Finzi Contini"

testo e foto di **Alfredo Albertini**



**M**auro Praga, classe 1960, revisore contabile a Milano, condivide con il padre la passione per le auto d'epoca. Nella loro collezione c'è anche questa Fiat "508 C" immatricolata il 4 luglio del 1939, la cosiddetta "Balilla 1100", acquistata sei anni fa per poco meno di diecimila euro e che ha ancora targhe e libretto originali di Ferrara. Questo modello nacque nella primavera del 1937 e fu prodotto solo per un paio di anni. Rispetto alla precedente "Balilla" del 1934 aveva carrozzeria aerodinamica e moderna, simile a quella della "1500" a sei cilindri.

"L'ho scelta non solo per le sue condizioni estetiche eccellenti", spiega Mauro, "ma anche perché un esemplare del tutto simile apparteneva a mio nonno, a quei tempi dirigente d'azienda. Per questa ragione era guidata quasi sempre dall'autista, che teneva a portata di mano uno straccio bianco per poter togliere immediatamente le ditte sui montanti delle porte. Mio papà, nel 1952, la usò invece per conseguire la patente". Osservando con attenzione la "508 C" del nostro servi-

zio si possono notare alcuni dettagli interessanti, come i distintivi metallici dell'Automobile Club del 1948 e del 1950 sulle razze del volante e i bolli del 1954 e del 1956 sul parabrezza.

Il faro centrale è stato invece fatto montare recentemente dall'attuale proprietario per migliorare la visibilità durante le gare in notturna (Praga è infatti un abile regolarista) mentre l'assenza del copripneu di scorta posteriore è utile anche per ragioni agonistiche: la macchina ha infatti, in questo modo, un aspetto più sportivo e in caso di foratura la sostituzione di una gomma è più rapida. Aperte le portiere, che sono "ad armadio", si scopre un'abitabilità non eccezionale, soprattutto dietro, anche se quattro persone possono viaggiare abbastanza comodamente. Da notare che al bagagliaio si accede soltanto ribaltando lo schienale del sedile posteriore, una soluzione indubbiamente poco pratica ma tipica delle vetture di quell'e-

#### Quella gita nel 1952

**Sopra.** Il nonno e il papà di Mauro Praga con un amico nel 1952 al passo del San Gottardo (Svizzera). La vettura è identica a quella del servizio (foto a destra) che Praga ha invece acquistato sei anni fa.

**Sopra a sinistra.** Mauro Praga, 53 anni, milanese, con in mano un modellino della "508 C" in scala 1:43.





**Poltrone e sofà**

A sinistra. L'abitabilità non è eccezionale, ma in quattro si sta abbastanza comodi.

Sotto. Il lunotto piccolo e i grossi montanti posteriori limitano la visibilità in manovra. Sullo sfondo, uno scorcio della vecchia fabbrica di Crespi d'Adda (Bergamo) che fa parte di uno dei siti considerati patrimonio mondiale dall'Unesco.



**Testimonianze di carta**

Sopra. Sul parabrezza ci sono ancora i bolli originali del 1954 e del 1956, discretamente conservati.

A lato. Al bagagliaio si può accedere soltanto ribaltando lo schienale del sedile posteriore, una soluzione poco pratica ma diffusa anche su altri modelli di costruzione anteguerra.

poca. La vettura, contraddistinta dal numero di telaio 246805, venne utilizzata negli anni Quaranta da una società di noleggio che, per risparmiare, fece montare sul tetto le bombole per il gas. Ancora oggi si notano i segni delle relative staffe di fissaggio sulla carrozzeria. Da segnalare poi che la "508 C" di Praga ha un passato come attrice cinematografica: trovandosi a Ferrara, essa venne infatti ripresa nel film "Il giardino dei Finzi Contini", girato nel 1970 da Vittorio De Sica e tratto dall'omonimo romanzo di Giorgio Bassani.

"La vettura", continua Praga, "era, come detto, in ottime condizioni di carrozzeria, ma necessitava di una messa a punto della meccanica, nonostante fosse marciante. Per questa ragione, e pensando anche al suo futuro utilizzo nelle manifestazioni storiche, ho deciso di intervenire in modo radicale e perciò ho rifatto il motore, che è stato smontato completamente per procedere alla sostituzione dei pistoni e alla rettifica delle bronzine e dell'albero motore. Le sospensioni erano invece

in ordine, mentre l'impianto frenante, il radiatore e la scatola guida sono stati rimessi completamente a nuovo. Per fortuna non ho avuto difficoltà a reperire i pezzi: trattandosi di una Fiat, è stato addirittura possibile recuperare qualche avanzo di magazzino nuovo di fabbrica".

Ci mettiamo ora al volante per un breve giro lungo le strade di Crespi d'Adda, il villaggio patrimonio storico dell'Unesco in provincia di Bergamo dove abbiamo effettuato il servizio fotografico. Le poltroncine anteriori sono comode e rivestite di morbido panno, sono però un po' piccole e inadatte a persone di grande statura. La posizione di guida è condizionata dalla forma della carrozzeria, che si stringe verso l'avantreno costringendo il pilota a guidare con le gambe orientate verso il centro della vettura.

La strumentazione è disposta su tre quadranti: il tachimetro è al centro, tarato fino a 130 km/h, ai suoi lati ci sono l'indicatore della benzina e quello della pressione dell'olio. Per avviare il motore si ▶



**È TARGATA FERRARA E PERCIÒ EBBE UNA PICCOLA PARTE NEL FILM DI DE SICA "IL GIARDINO DEI FINZI CONTINI", AMBIENTATO IN QUELLA CITTÀ**



**Tasse pagate**

*A fianco. Sulle sottili razze del volante spiccano i distintivi metallici che attestano l'iscrizione all'Acì negli anni 1948 e 1950.*

*Più a sinistra. L'indicatore del carburante, il tachimetro contachilometri (al centro) e il manometro dell'olio. Sulla destra s'intravede un San Cristoforo.*





**L'importanza dell'etichetta**  
Sopra. La targhetta apposta in fabbrica mostra n. di motore e telaio. A destra. L'etichetta con i suggerimenti della Casa per la lubrificazione è ancora al suo posto. In alto. La velocità dichiarata di 110 km/h viene raggiunta ancora oggi.



**Quotazione**  
**€ 11.000**

L'ultima delle "Balilla" è stata una delle Fiat più prodotte dell'anteguerra e da essa sono derivate versioni sportive famose come la "508 C Mille Miglia". La berlina, sopravvissuta in un limitato numero di esemplari, vale 11.000 euro (13.000 euro se a passo lungo). Molto rara la "MM", che ha una quotazione di 50.000 euro.

**Anni di produzione**  
**1937 - 1939**  
**Esemplari prodotti**  
**57.000**

dà contatto con la chiave e si tira un pomello. La leva del cambio è lunga e Mauro ci avverte che solo la terza e la quarta sono sincronizzate: per non grattare tra la prima e la seconda è bene perciò passare subito al rapporto superiore, mentre scalandolo dalla terza alla seconda è indispensabile fare la doppietta.

Già a trenta all'ora si può mettere la quarta grazie alla buona coppia motrice del quattro cilindri di 1,1 litri. Le prestazioni sono modeste, ma nel traffico ci si disimpegna abbastanza bene grazie anche allo sterzo pronto e leggero. La potenza della versione successiva, la "1100" prodotta dal 1939 al 1948, era del resto identica: 32 CV. E nemmeno la più recente e moderna "103" del 1953 era molto più brillante, disponendo di appena 4 CV in più (la cilindrata era sempre la stessa, 1089 cm<sup>3</sup>).

Nelle impressioni di guida pubblicate da "Motor Italia" nel giugno 1937 il giornalista scrisse: "Siamo subito entusiasti della nuova macchina. La sospensione è perfetta, quindi la marcia è deliziosamente comoda. Non il minimo accenno di beccheggio e ottima stabilità in curva". E poi, rientrando a Torino dalle colline aggiunse: "Sorpasiamo velocemente qualche altra macchina, e non delle meno veloci, e la nostra involontaria provocazione trova pronta risposta in un tenace, ma vano inseguimento... Alla nuova mirabile creazione Fiat auguriamo il successo che merita". Un linguaggio da cinegiornale Luce che ci riporta in un'altra epoca. **R**

## CARATTERISTICHE

**Quattro cilindri, otto valvole**  
A destra. Il motore è un quattro cilindri in linea con valvole in testa, considerato moderno all'epoca. La distribuzione è ad asse a camme laterale comandato da catena.  
Sotto. La targa è ancora quella originale di Ferrara della prima immatricolazione, che venne effettuata il 4 luglio del 1939. Il faro centrale è moderno ed è stato montato per aumentare la visibilità nelle gare di regolarità in notturna.



**Motore** Anteriore, longitudinale  
4 cilindri in linea  
Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm  
Cilindrata 1089 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 6:1  
Potenza 32 CV a 4000 giri/min  
Un albero a camme laterale  
Valvole in testa, aste e bilancieri  
Un carb. Zenith "30VMIF" o Solex "30F1"  
Accensione a spinterogeno  
Lubrificazione forzata, 2,4 litri  
Raffreddamento ad acqua  
Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce (III e IV sincronizzate)  
Leva di comando centrale  
Frizione monodisco a secco  
Rapporto al ponte 9/42  
Pneumatici 5.00-15.

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 4 posti  
Telaio a longheroni e traverse  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre, barra stabilizzatrice  
Ammortizzatori idraulici  
Freni idraulici a tamburo  
Sterzo a vite e settore  
Serbatoio carburante 33 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2420 mm  
Carreggiata ant./post. 1231/1226 mm  
Lungh. 4050 mm - Largh. 1480 mm  
Altezza 1500 mm - Peso a vuoto 850 kg.

**Prestazioni** Velocità 110 km/h  
Consumo medio 9 l/100 km.



**PROTAGONISTE** Shelby "Mustang GT 500" 1967



# EFFETTI SPECIALI



Allestimento tipo corsa, con prese d'aria su cofano, montanti e fiancate.  
Motore V8, sette litri e 335 CV con la firma di Carroll Shelby.  
Ma a bordo aria condizionata, cambio automatico e servosterzo, come  
piace agli americani. L'attore Robert Ryan la porta a Roma e qui  
la dimentica; il musicista Alberto Radius la scopre per caso e la compra

di Antonello Jelitto, foto di Daniele Tenconi



W

in on Sunday, sell on Monday, vinci la domenica e vendi il lunedì: ne è convinto Lee Iacocca, oggi pensionato di 89 anni, all'epoca amministratore delegato della Ford, grande appassionato di corse automobilistiche.

Egli si convince che la "Mustang", la fortunata vettura sportiva lanciata dalla Ford nel 1964, possa ottenere un successo commerciale ancor più clamoroso partecipando alle competizioni. Ma c'è un altro motivo: a Iacocca piace l'idea di stuzzicare in pista la Chevrolet "Corvette", rivale diretta della "Mustang", che fino allora ha dominato incontrastata le competizioni per vetture di serie che si svolgono quasi tutte le domeniche in ogni angolo degli Stati Uniti. Iacocca parla del suo progetto con il solo americano che, a suo parere, ha i numeri per trasformare la "Mustang" in una macchina da corsa senza rivali: Carroll Shelby.

Negli anni Sessanta il texano Shelby (1923-2012) è uno dei personaggi più noti agli appassionati americani di vetture "high performance". Il suo nome è immediatamente associato alla "Cobra", una scattante sportiva che univa la carrozzeria in alluminio leggera e compatta della road-

ster britannica AC al potente motore Ford V8. Nata quasi per scommessa durante un pranzo con l'editore della rivista "Hot Rod", nei primi anni Sessanta la "Cobra" diventa, su strada e in pista, la macchina da battere. Ferrari lo capirà a sue spese, quando le "Cobra" vinceranno nel 1965 il campionato mondiale Costruttori per vetture GT.

Nel 1966 il big block "427", un "7000" da 450 cavalli, va a sostituire il vecchio "289" di 4,7 litri da 360 cavalli. Nasce una leggenda, una vettura in regolare produzione capace di toccare i 270 chilometri orari e di percorrere i 400 metri con partenza da fermo in 12 secondi.

A Shelby e alla Ford "GT 40", introdotta nel 1964 e destinata a sostituire la "Cobra", viene affidata la responsabilità del programma sportivo per contrastare le Ferrari Prototipo. Shelby riprogetta la vettura e ottiene un clamoroso successo alla 24 Ore di Le Mans del 1966, con uno spettacolare arrivo in parata di tre vetture ai primi tre posti: uno spettacolo che l'anno dopo le "GT 40" replicano fedelmente. Insomma, quell'uomo ha eccellenti credenziali; Iacocca può fidarsi di lui. Shelby prepara la sua prima "Mustang" da corsa ➤

**Si abbandona al lusso**

Sopra. Il cruscotto è dominato dal contagiri con linea rossa a 6000 e dal contagiglia con fondo scala a 140 miglia orarie. Gli altri strumenti sono il termometro acqua, l'orologio e l'indicatore livello benzina. Il volante in alluminio con la corona in legno è originale e molto raro. L'aria condizionata è integrata nell'impianto di ventilazione.

## I PROPRIETARI

### IERI ROBERT RYAN OGGI RADIUS

La Shelby "Mustang GT 500" del nostro servizio appartiene al musicista Alberto Radius (classe 1942, nella foto), fondatore di complessi come Premiata Forneria Marconi e Formula 3. Un giorno del 1971 egli entra in un salone Ford di Roma per curiosare e che trova? Una "GT 500" del 1967, sepolta sotto due dita di polvere. Radius era in cerca di una sportiva americana, che nel 1971 era abbastanza facile trovare presso le concessionarie. Ma una Shelby "GT 500" proprio non se l'aspettava! La



macchina era lì da quando il precedente proprietario, l'attore Robert Ryan, era tornato in Usa dopo aver girato in Italia, nel 1968, "Un minuto per pregare, un istante per morire" e "Lo sbarco di Anzio".



#### La potenza ha il suo peso

Sotto. Il peso del grosso V8 di sette litri di cilindrata con albero a camme centrale grava tutto sull'avantreno e rende impegnativa la guida della "Mustang GT 500" sul misto. I freni fanno quello che possono...

#### Sportiva e automatica

Sopra, da sinistra. Manometro olio e amperometro sono Stewart Warner; il cambio automatico è un Ford "C6" a tre rapporti; gli interni sono in vinile. Si notino le cinture di sicurezza a tre punti ancorate al rollbar.





partendo da una "Fastback" con motore "289" di 4,7 litri da 271 CV, che lui porta a 306 e che nella versione da gara superano i 350. Le sospensioni anteriori vengono modificate nei punti di attacco, e per quelle posteriori si montano due puntoni di reazione per controllare i movimenti del ponte rigido durante le accelerazioni. Il sedile posteriore viene eliminato; al suo posto viene messa la ruota di scorta, a vantaggio della distribuzione dei pesi.

I freni anteriori sono a disco; servofreno e servosterzo non sono neppure contemplati, lo scarico è libero e al ponte posteriore c'è un autobloccante Detroit Locker, brusco e rumoroso, le sospensioni sono ammortizzate con dei Koni regolabili, come usa sulle sportive europee, il cambio a 4 marce ha la frizione rinforzata. La vettura è disponibile in una sola livrea: corpo vettura bianco con strisce longitudinali blu ed interni "base" neri.

La Shelby "Mustang GT 350", questo il nome ufficiale, è una macchina per intenditori, difficile da guidare nel traffico e scomodissima. Si trova a suo agio solo su strade aperte, senza traffico e, naturalmente, nelle competizioni, dove ha poche rivali. Ma sul piano commerciale è un grosso flop: solo 500 le "GT 350" vendute.

Shelby deve ora fare i conti con la dirigenza Ford, che preme per annacquare il concetto originario di vettura dura e pura. Nel 1966 diventa disponibile la trasmissione automatica, le sospensioni mantengono il loro punto di attacco originario diventando molto più morbide, il sedile posteriore rimane al suo posto e le tinte disponibili per la carrozzeria salgono a cinque. Le vendite quadruplicano: un risultato che incoraggia la Ford a continuare in questa direzione anche col model year 1967, dove il lusso prevale sulla sportività. Per l'interno viene scelto l'allestimento più ricco; servosterzo e servofreno diventano di serie, i colori a catalogo

raddoppiano e diventa disponibile perfino il condizionatore d'aria: una svolta che la brochure sottolinea, presentando le Shelby come "The road cars", le vetture da strada.

A questa serie appartiene la Shelby "Mustang GT 500" del nostro servizio, che si differenzia dalla "GT 350" per l'impiego del grosso motore "428" di sette litri che eroga oltre 350 cavalli. L'enorme peso sull'avantreno rende la vettura poco agile in curva, un dettaglio a cui il pubblico non dà molto peso, considerato che le vendite di "GT 500" sono il doppio di quella della "GT 350" ancora equipaggiata col solito "4700" da 300 cavalli.

La macchina ha una linea spettacolare, con prese d'aria, sul cofano e sui montanti del tetto, che ricordano quelle della "GT 40". Carroll Shelby è ormai uno spettatore, in quanto la Ford ha preso in mano la produzione delle Shelby "Mustang" trasferendola a Detroit, sia per controllare i costi sia per aumentare il numero delle vetture prodotte.

**Si dichiara parente della "GT 40"**

*Sopra. La silhouette è dominata dalle prese d'aria laterali ispirate a quelle della "GT 40". Le strisce sottoporta sono sempre bianche; solo nel caso la carrozzeria sia bianca, diventano blu.*



**Aggressiva anche dietro**

*A destra. La coda è dominata dai grossi terminali di scarico, dal tappo del serbatoio con il Cobra, simbolo delle vetture di Carroll Shelby, e dai grandi fanali posteriori, gli stessi dalla Mercury "Cougar".*

*Si ringrazia la modella Anna Chinello, protagonista del servizio.*

### Dietro non c'è posto

A destra. Il bagagliaio, piccolo per le dimensioni della vettura, è in parte occupato dalla grossa ruota di scorta.

Sotto. Aperto il cofano, si resta impressionati dall'imponenza del motore Ford "428" da 335 CV, alimentato da 2 carburatori Holley quadricorpo. I coperchi punterie e il filtro dell'aria sono in alluminio. Il condizionatore d'aria era opzionale.



## CARATTERISTICHE

**Motore** Ant. longitudinale - 8 cilindri a V  
Alesaggio 104,9 mm - Corsa 101,9 mm  
Cilindrata 7014 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 10,5:1  
Potenza 335 CV SAE a 5000 giri/min  
Coppia 58,1 kgm SAE a 3200 giri/min  
Valvole in testa  
Distribuzione con un albero a camme centrale, aste e bilancieri, punterie a recupero idraulico del gioco  
Due carburatori quadricorpo Holley  
Impianto elettrico 12 V.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio automatico Ford "C6" a 3 rapporti  
Leva di comando centrale  
Rapporto al ponte 3,25:1  
Differenziale autobloccante  
Pneumatici E70-15/215 70 R15  
Cerchi in alluminio 15x6.5.

**Corpo vettura** Coupé, 2+2 posti  
Telaio a longheroni e traverse in acciaio  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, bracci di spinta e molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre, barra stabilizzatrice  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Sterzo a circolazione di sfere con servosterzo  
Freni anteriori a disco e posteriori a tamburo, con servofreno  
Serbatoio carburante 65 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2740 mm  
Carreggiata ant./post. 1470/1470 mm  
Lungh. 4720 mm - Largh. 1803 mm  
Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1400 kg.

**Prestazioni** Velocità 220 km/h  
Accelerazione 0-400 metri in 14,5 sec.  
0-100 km/h in 7 sec.



# FA PIÙ SCENA DI CERTE **FERRARI**

Forti i richiami alla "GT 40": sia stilistici (firma Shelby, prese d'aria, materiali, cinture a tre punti...) sia meccanici (il monoblocco è lo stesso). Irresistibile per chi subisce il fascino delle americane

## L'ACQUISTO

### I CLONI POTETE SMASCHERARLI

Il valore elevato, la facilità di reperire sul mercato comuni "Mustang" fastback e la disponibilità di parti peculiari delle Shelby riprodotte oggi, hanno favorito la creazione di molti cloni. È perciò importante documentarsi prima di affrontare una trattativa. Il nostro consiglio è di mettersi in contatto con lo Shelby American Auto Club ([www.saac.com](http://www.saac.com)) per controllare il numero di telaio e avere, eventualmente, una lista dei precedenti proprietari. Il numero di telaio è fondamentale per verificare l'autenticità di una vettura. Nel caso delle Shelby i numeri sono due: uno, assegnato dalla Ford, è sia nel vano motore che sotto i parafranghi; l'altro, rivettato sul parafrango interno sinistro, è dato dalla Shelby American e riporta le caratteristiche salienti della vettura, come accessori e colori, oltre al numero sequenziale di produzione.

## RICAMBI

Pastiglie freni	€ 120
Parafrango anteriore	500
Kit completo guarnizioni in gomma	400
Kit guarnizioni motore	400
Pompa acqua	130
Porta	550

*I ricambi riprodotti, comuni a quelli delle altre "Mustang", costano poco. I pezzi originali Shelby (ad esempio rollbar, cinture di sicurezza, strumentazione ausiliaria, volante) sono invece molto cari e non sempre disponibili.*

## NE HANNO SCRITTO

### SOLO IN INGLESE

■ **Shelby Mustang Muscle Cars**, ed. Brooklands

Ristampa delle prove su strada effettuate dalle riviste quando le vetture erano nuove. Fondamentale.

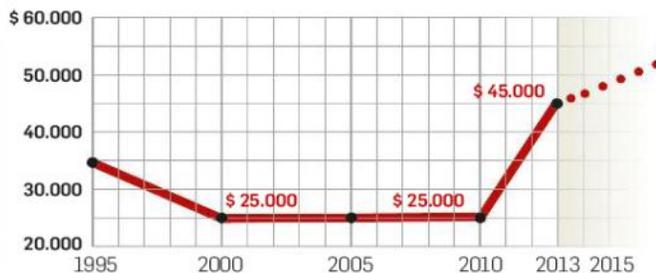
■ **Original Mustang 67/70, The Restorer's Guide** di Colin Date, ed. Motorbooks  
Ottima guida al restauro delle "Mustang", con ampie sezioni dedicate alle Shelby.

■ **Shelby Buyer's Guide** di Richard Kopec, ed. Shelby American Auto Club  
Difficile da trovare, ma utile per i dettagli e le informazioni sui numeri di telaio.



## DOPO LA CRISI ANDRÀ MEGLIO

Sono solo 2050 le Shelby "GT 500" prodotte nel 1967 e la domanda supera l'offerta. Facile sentirsi chiedere una somma fra i 100.000 e i 150.000 dollari per un esemplare tutto originale e conservato in perfette condizioni. Nell'Europa del Nord, dove le macchine americane hanno un seguito maggiore che in Italia, le Shelby "GT 500" possono toccare quotazioni ancor più elevate, sebbene ultimamente siano più abbordabili di dieci o quindici anni fa, quando tutte le macchine sportive d'epoca conobbero un periodo di euforia. Possiamo prevedere una ripresa delle quotazioni una volta superata la crisi che attanaglia il mercato. La "GT 350" con motore "4700" vale un 30% di meno ed è più gestibile a livello dei consumi.



## LA PAGELLA

### SCORDATEVI L'USO QUOTIDIANO

<b>Fascino</b>	*****	Stile spettacolare, linea mozzafiato, la più bella Shelby "Mustang" prodotta.
<b>Prezzo</b>	**	Molto alto; difficile che a breve termine salga ancora. Ma tutto può essere.
<b>Costo di gestione</b>	***	Macchina robusta e affidabile, una volta a posto ha bisogno solo di messe a punto.
<b>Uso quotidiano</b>	**	Impensabile per i consumi proibitivi. In città non si fanno più di 2-3 km con un litro.
<b>Affidabilità</b>	*****	Motore "tranquillo", trasmissione robusta, meccanica ben collaudata.
<b>Reperibilità ricambi</b>	*****	Si trova pressoché tutto della meccanica, per i pezzi peculiari delle Shelby c'è eBay.
<b>Attività dei club</b>	***	Quasi ogni weekend c'è qualche raduno di auto americane, ma sono pochi quelli validi.
<b>Tenuta di valore</b>	****	Dato il prezzo importante e i pochi acquirenti, non è facile da vendere in Italia.



**Acciaio e vetroresina**  
Nella foto. Cofano e muso sono in vetroresina. I fermi cofano sono originali; i fanali supplementari potevano essere montati al centro o alle estremità della griglia, a seconda delle legislazioni dei singoli Stati dove la vettura veniva venduta in origine.

**IMPRESSIONI** Ford "Mustang 289 Fastback" 1968

# CAVALLO PAZZO NON AVRAI IL

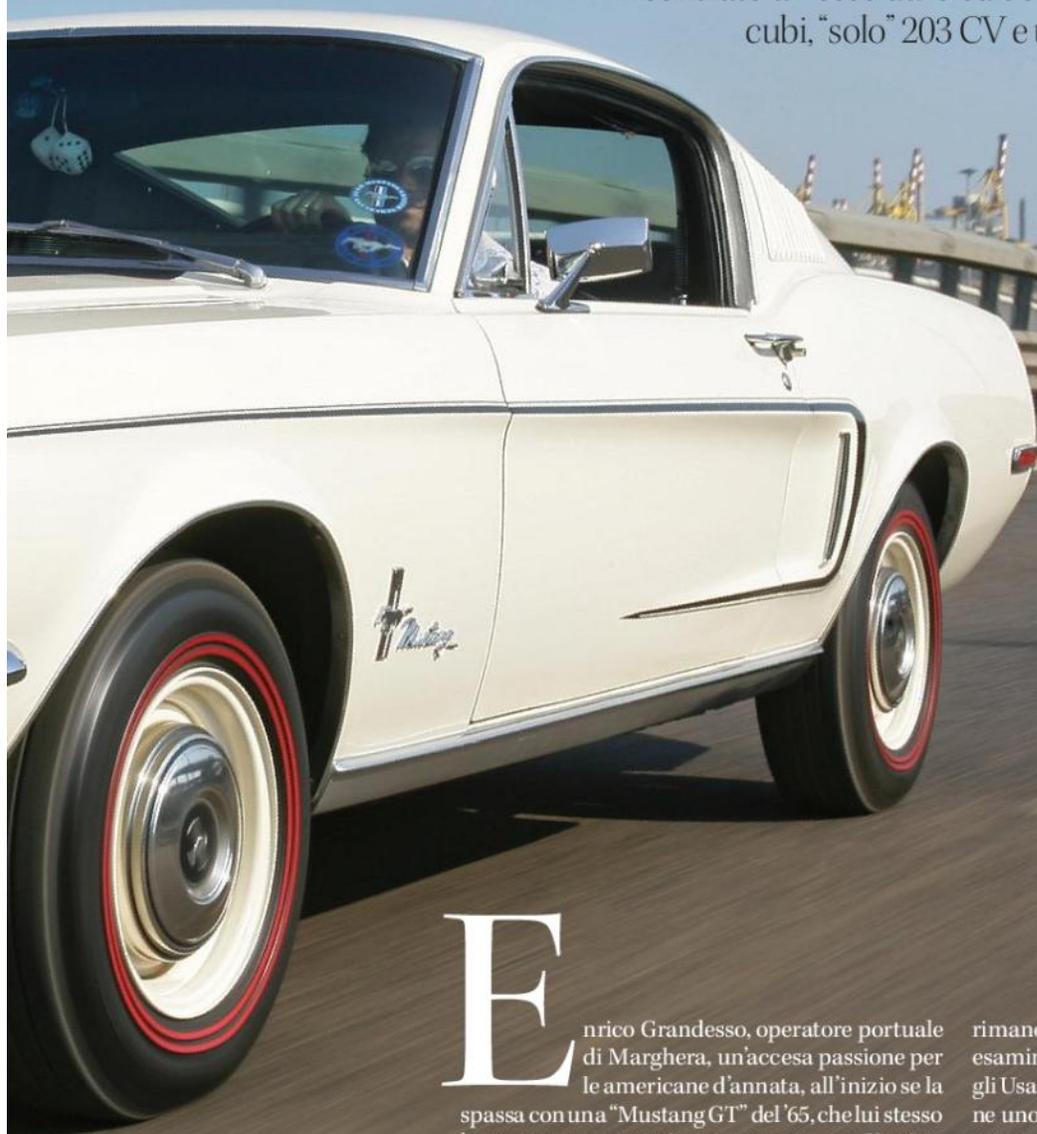


# MIO SCALPO



Lo spirito ribelle di un nativo nordamericano deve essere trasmigrato in questa coupé, che fin dal suo arrivo in Italia si è ribellata al nuovo proprietario, combinandogliene di tutti i colori. Ma ha incontrato un osso duro ed è stata domata. Tanti centimetri cubi, "solo" 203 CV e una linea che resta insuperata

di Antonello Jelitto, foto di Simone Romeo



**Una forma che fece scuola**  
Nella foto. Il cofano con le strisce verniciate di nero e le decals sulla fiancata sono un'opzione originale Ford, applicata dal proprietario dopo il restauro. La linea della vettura è "pulita" e al tempo stesso aggressiva: trovò molti imitatori.

**E**nrico Grandesso, operatore portuale di Marghera, un'accesa passione per le americane d'annata, all'inizio se la spassa con una "Mustang GT" del '65, che lui stesso ha restaurato con pazienza e competenza. Un giorno l'amico Gandin, commerciante di auto d'epoca, gli dice: "Dalla a me, ho un cliente che sta cercando una macchina a posto come la tua. È disposto a pagarla bene. Poi con calma te ne trovo io un'altra". "Ci sto," risponde Enrico, "basta che mi trovi una 'Fastback' del 1967 o del 1968, che per me

rimane la più bella di tutte le 'Mustang'. Enrico esamina le foto di diversi esemplari in vendita negli Usa, ma li scarta: troppo "pasticciati". Poi eccone uno che sembra originale, sano, da restaurare ma completo.

La macchina che gli viene consegnata corrisponde esattamente alla descrizione, a parte qualche segno sulla carrozzeria, roba da poco. La meccanica sembra in ottime condizioni con solo 50.000 miglia all'attivo. Il dilemma che si pone a questo punto è serio: smontare completamente la "Mu- ➤



**Un caso di complicità**

*A sinistra. Enrico Grandesso con la moglie Miriam, che condivide con lui la passione per le auto americane. In materia di auto storiche è importante la complicità del coniuge.*

**La console si paga a parte**

*Sotto. A sinistra il contamiglia, a destra un quadrante con manometro olio e termometro acqua. Nei tre strumenti piccoli, l'orologio, l'amperometro e il livello benzina. La console centrale - accessorio a pagamento - comprende un vano portaoggetti sotto la radio.*

stang" per riportarla in condizioni da showroom o effettuare un restauro conservativo, giusto per rimettere a posto i segni del tempo più evidenti, ma lasciando la vernice originale Ford del '68? Neanche il tempo di rifletterci: un giorno Enrico parcheggia la "Mustang" sulla discesa del suo garage, inserisce il freno a mano e va ad aprire la porta. Ma non serve la chiave: la macchina si è messa in movimento e col muso sfonda la porta. Passato lo spavento, si fa la conta dei danni: cofano, radiatore, paraurti, parafranghi e griglia sono da sostituire.

A questo punto, non è più il caso di parlare di restauro "conservativo"... Durante l'inverno Enrico smonta tutta la parte anteriore, ordina i pezzi e procede alla pulizia e al restauro dei vari componenti. Il vano motore è in buone condizioni, motivo per cui egli non reputa necessario smontare il grosso V8,



### **Granturismo all'americana**

*A destra. Nonostante il motore V8 di 4,7 litri, la "Mustang 289 Fastback" dispone di soli 203 CV. Le prestazioni sono buone, ma lontane da quelle di una granturismo europea di pari cilindrata. Tuttavia il suo muso aggressivo, inquadrato nel retrovisore, fa un certo effetto.*

un tranquillo "4700" da 203 cavalli. Il pianale viene lavato a vapore, per togliere lo sporco e mettere alla luce una superficie perfetta, senza traccia di ruggine. Dopo essersi documentato, Enrico riproduce il fondo rosso scuro che veniva applicato in catena di montaggio. Pulisce tutte le linee freni e benzina, lava il serbatoio, sostituisce snodi e testine dell'avantreno. Lo scarico singolo, che presenta qualche rattoppo, viene sostituito con uno scarico doppio, come sui modelli più potenti.

Completato il restauro della parte meccanica, Enrico monta i pezzi di ricambio arrivati dagli Usa e per finire dà alla carrozzeria un paio di mani di Wimbledon White senza trasparente, la stessa vernice data in fabbrica nel 1968 e riportata sulla targhetta applicata sulla porta; dopodiché sostituisce le decals nel vano motore e sulle fiancate e aggiunge le



### **Elemento decorativo**

*A sinistra. Particolare della griglia di aerazione sui montanti posteriori del tetto. Certe soluzioni stilistiche lanciate dalla "Mustang" le ritroviamo su alcune vetture europee, per esempio la Ford "Capri" e la Fiat "128 Coupé".*

### **Che effetto senza poggiatesta!**

*Sopra. I sedili anteriori hanno schienali bassi; i poggiatesta verranno introdotti nel 1969.*

*A destra. Il sedile posteriore si può reclinare, in modo da formare un ampio spazio di carico.*



## PER COLPA DI UNO STUPIDO TAPPO SALTATO DAL MONOBLOCCO SI È DOVUTO SMONTARE IL MOTORE...



**Col quadricorpo respira meglio**  
Sopra. Le luci di ingombro laterali sono introdotte col model year 1968. A sinistra. Il motore "289" (4,7 litri) nasceva con un carburatore doppio corpo, che negli Usa veniva spesso sostituito con un quadricorpo (qui montato) per migliorare le prestazioni. Per il resto, il motore è originale, compresi il colore del blocco, gli adesivi e le fascette del radiatore. Più a sinistra. Le gomme con la fascia rossa erano una moda degli anni Sessanta che il nostro Enrico ha voluto conservare.



**Un cavallo chiamato "Mustang"**  
Sopra. Il tappo serbatoio con lo stemma del cavallino è sempre stato una caratteristica delle "Mustang", ma è anche un'icona per gli appassionati di vetture americane.

strisce nere sul cofano, un'optional dell'epoca. Gli interni originali sono quelli nella versione più elegante e sono in condizioni pari al nuovo: basterà pulirli a fondo. Le gomme vengono sostituite con quelle in uso all'epoca, con la doppia striscia rossa, che danno un tocco finale di classe e sportività alla "Mustang".

Purtroppo, a volte le cose non vanno come ci si aspetta. Finiti i lavori, Enrico carica a bordo la famiglia e parte per un giro di prova, ma quando parcheggia la "Mustang" nota una larga chiazza di liquido azzurrognolo sull'asfalto. Cos'è successo? È saltato un tappo del monoblocco: roba da poco, ma sostituirlo significa tirar fuori il motore. Enrico la prende con filosofia e ne approfitta per rifare il vano e perfezionare alcuni dettagli.

La "Mustang", lo ricordiamo, venne presentata il 17 aprile 1964, dopo una martellante campagna pubblicitaria. L'attesa era altissima per una vettura che si presentava come appartenente a una categoria mai vista prima: linea sportiva e accattivante, una vastissima scelta di motori, un prezzo d'accesso invitante (2500 dollari) e la possibilità di personalizzarla semplicemente mettendo la crocetta sulle caselle degli innumerevoli accesso-

ri proposti nel contratto d'acquisto. Erano disponibili due motori a sei cilindri e tre a otto cilindri, con potenze che arrivavano a 271 cavalli, tre diverse trasmissioni, tre tipi di carrozzeria (coupé, convertibile e fastback), due tipi di allestimenti interni, una ventina di colori...

Il successo fu immediato, con oltre 400.000 esemplari prodotti da aprile 1964 ad aprile 1965, e oltre un milione dei primi due model year (1965 e 1966). Nacque una nuova categoria di vettura, quella delle "ponycar": macchine a quattro posti molto sportiveggianti, compatte, da equipaggiare a piacere. Ne fecero parte la Chevrolet "Camaro", che arrivò nel '67, e la Plymouth "Barracuda". A questi modelli della concorrenza, la Ford rispose con versioni più aggressive ed evolute della "Mustang", che arrivò a montare motori "6500" da 335 cavalli.

Nel 1968, anno di costruzione della "Mustang" di Enrico, non vi furono sostanziali modifiche rispetto all'anno precedente, a parte l'introduzione del nuovo V8 tipo "302", un "5000" da 225 cavalli che andava a sovrapporsi al "4700" già in produzione da anni, per poi sostituirlo definitivamente l'anno successivo.

## CARATTERISTICHE

**Un "sederino" spettacolare**  
Nella foto. La vista posteriore è dominata dal doppio scarico e dal lunotto quasi orizzontale. La fastback è la più aggressiva fra tutte le "Mustang". Oggi vale, negli Usa, circa 10.000 dollari.

**Motore** Ant. longitudinale - V8 di 90°  
Alesaggio 101,6 mm - Corsa 72,9 mm  
Cilindrata 4728 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,7:1  
Potenza 198 CV SAE a 4600 giri/min  
Coppia 39,8 kgm SAE a 2600 giri/min  
Valvole in testa, aste e bilancieri, con punterie idrauliche  
Distribuzione ad albero a camme centrale  
Carburatore doppio corpo invertito  
Raffreddamento ad acqua  
Impianto elettrico a 12 V, batteria 45 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio manuale a 3 o 4 marce, optional "Cruise-O-Matic" a 3 rapporti  
Leva di comando centrale  
Rapporto al ponte 2,79:1  
Differenziale autobloccante optional  
Pneumatici 6,95-14, optional 7,35-14 oppure 185 R14.

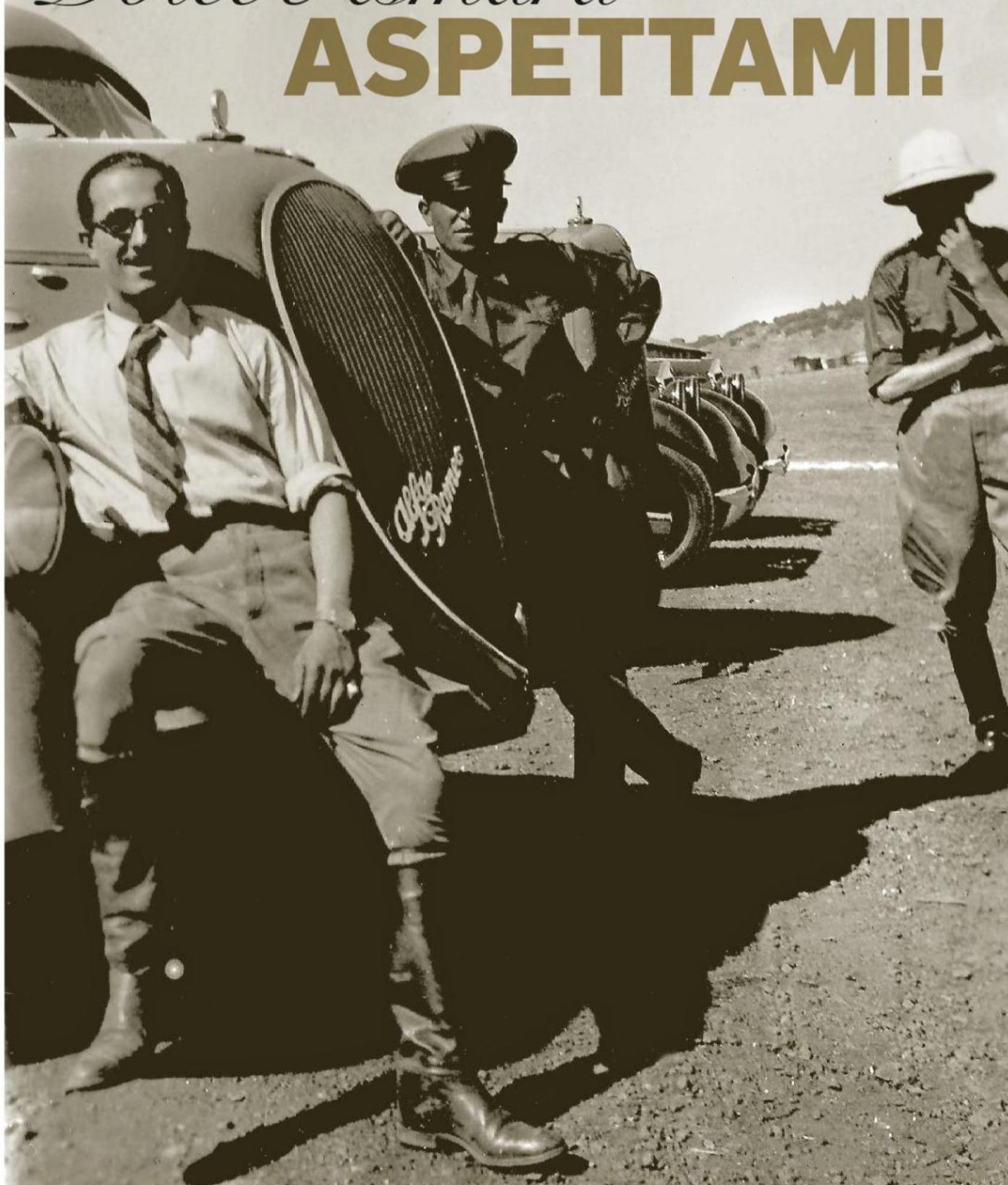
**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2+2 posti  
Telaio a longheroni e traverse in acciaio  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, bracci di spinta, molle elicoidali, Sospensioni post. a ponte rigido, balestre  
Barre stabilizzatrici ant. e post.  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Sterzo a circolazione di sfere, con servocomando optional  
Freni idraulici a tamburo, optional anteriori a disco e servocomando  
Serbatoio carburante 61 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2745 mm  
Carreggiata ant./post. 1485/1485 mm  
Lunghezza 4665 mm  
Larghezza 1800 mm  
Altezza 1310 mm  
Peso a secco 1260 kg.

**Prestazioni** Velocità 190 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 9 secondi.



# *Dolce Asmara* **ASPETTAMI!**



Quattro giorni per fare 1077 chilometri: così un lussuoso servizio collegava, alla fine degli anni 30, Etiopia ed Eritrea, valicando passi fino a 3000 metri, attraverso strade non ancora ultimate.

Un gruppo di coraggiosi autisti lo mantenne attivo sino alla fine del '39

di Studio LMC

**Il Popolo d'Italia**  
**MASSAUA-ADDIS ABEBA**  
**Il Ministro delle Colonie presenta al Duce**  
**i torpedoni che faranno servizio nell'Impero**

*I grandi autisti Pullman della linea Massaau-Addis Abeba*

*Questo mattina nelle splendide sale del Palazzo Venezia sono stati presentati al Duce dal Ministro delle Colonie i primi due torpedoni pullman che percorreranno un servizio sulle linee dell'Impero, dall'Eritrea, Massaua, Dessiè e Addis Abeba. L'Autista che ha fatto il servizio di prova è stato il signor Tosti di Piazza Venezia.*

*L'efficienza dei pullman, l'elasticità con cui si è adoperato al servizio di due migliaia di torpedoni, la manutenzione minuziosa ogni settimana, hanno consentito di poter fare il servizio di linea Massaau-Addis Abeba, Dessiè e Addis Abeba, con un servizio che per tutto il periodo di prova ha dato il meglio per quanto riguarda la qualità, che nessun altro servizio di linea ha mai avuto.*

*Il servizio è stato organizzato in modo da poter essere eseguito in ogni momento, anche nei giorni di pioggia, e di poter essere eseguito in ogni momento, anche nei giorni di pioggia, e di poter essere eseguito in ogni momento, anche nei giorni di pioggia.*



**Soc. Maz. Trasporti**  
**Flu GOND RAND**  
**ASMARA**

**PROGETTO DE**  
**ORARIO SERVIZIO PASSEGGERI**  
**MASSAUA - ASMARA - DECAMERE**  
**DESSIE - ADDIS-ABEBA E RITORNO**

km	* ADATA *		km	* RITORNO *		km
MASSAUA	P 15.30	150	ADDIS ABEBA	P 7	1077	
ASMARA	P 10.30	55	DESSIE	P 17	90	
DECAMERE	P 10.45	75	DESSIE	P 17	90	
ADICALE	P 11.30	145	QUORAM	P 11.10	215	
ADIGRAT	P 12.00	180	QUORAM	P 11.10	215	
QUIHA	P 12.30	215	QUIHA	P 11.30	285	
QUORAM	P 13.00	250	ADICALE	P 11.30	355	
UALDIA	P 13.30	315	ADICALE	P 11.30	355	
DESSIE	P 14.00	385	DECAMERE	P 11.30	420	
DESSIE	P 14.00	385	ASMARA	P 11.30	450	
ADDIS ABEBA	P 14.00	450	MASSAUA	P 11.30	515	

**IL BAGAGLIO ECCELENTE 1 Kg 30 L.000 PER Kg Km - AI SINGOLI POSTI DI TAPPA SI TROVERANNO IN DINTRI BUZZIERE IL POPOLO D'ITALIA E I PRINCIPALI QUOTIDIANI DI TUTTA L'AFRICA ORIENTALE ITALIANA.**

*Le presenti tariffe hanno valore per servizio passeggeri a mezzo autocorriere PER SERVIZIO A MEZZO AUTOPULLMAN AUMENTO DEL 22% più supplemento cent. 24 al km, per servizio di lusso - vino e staggio extra*



**R**oma, 8 gennaio 1937: "Stamane S.E. capo governo visitava minutamente nostri due autopulman destinati servizio passeggeri linea Massaua Dessiè Aba et Massaua Gondar. Per espressa volontà del Duce il servizio dovrà avere improrogabile inizio primo febbraio sulla Massaua Dessiè Aba con i tre autopulman pronti et entro primi di marzo sono sicuro che ordine Duce sarà puntualmente eseguito". Così il presidente della Gondrand, conte Tosti di Valminuta, telegrafava alla sede centrale di Torino l'esito della visita di Mussolini ai primi due autobus destinati al servizio di linea in Africa Orientale Italiana ("Aba" stava, nel linguaggio del tempo, per Addis Abeba).

Dopo il 9 maggio 1936, fatti l'impero e l'imperatore, bisognava fare le comunicazioni: quelle interne, in particolare, che sarebbero servite sia ai civili sia ai militari. Collegare la Somalia italiana con l'Eritrea lungo la costa sarebbe stato più agevole, pur con un percorso molto più lungo: di mezzo, però, c'erano la Somalia britannica, quella francese e il territorio di Gibuti. E, con loro, frontiere e dogane. Un'efficiente rete di strade avrebbe pure permesso un migliore con-

trollo dei territori settentrionali interni per contrastare la resistenza etiopica, che spesso attaccava proprio i cantieri della nuova rete viaria e i "campi" che la Gondrand aveva installato lungo le linee per dare un po' di riposo agli autisti (viaggiavano in tre, alternandosi) e riparare, se necessario, i veicoli.

Quella mattina di febbraio in piazza Venezia gli autobus color kaki sono due: un Alfa Romeo "350A" da venti posti destinato alla Massaua-Gondar e un "85A" da trenta per la più lunga linea per Addis Abeba. Ai due si aggiunge, riportato dalle cronache ma non presente fisicamente, un Fiat "635 RN" probabilmente carrozzato dalla Viberti: un solido e affidabile mulo, usato ma tenuto bene: "da un paio d'anni scarrozzava frettolosi turisti all'ombra del Duomo di Milano", scrive l'inviato del "Corriere della Sera" nelle colonie, Ciro Poggiali. Che nel descrivere i veicoli fa equilibristici dettati dall'autarchia linguistica: "autobus" e "pullman" non si possono usare sulla carta stampata dell'epoca; di lì a un paio di mesi il problema sarà risolto con "autolittorina".

Lordine del duce non sarà eseguito puntualmente: iniziare il servizio in tre settimane sarebbe stato ▶

**La quarta sponda**  
 Sopra, in senso orario. L'articolo del "Popolo d'Italia" con la presentazione dei pullman in piazza Venezia; la cartina dell'Africa Orientale Italiana; l'orario della Massaua-Addis Abeba; i pernottamenti non erano compresi nel biglietto; sul Passo Mussolini, il Fiat "635 RN" Viberti, giunto usato dall'Italia con targa provvisoria. Nella pagina a fianco. Personale della Gondrand al campo di Decameré, nella primavera 1937; l'autobus in primo piano è un Alfa Romeo "350A".

## "IN LINEA A FEBBRAIO", ORDINÒ IL DUCE. MA FU UN MIRACOLO PARTIRE AD APRILE



ADDIS ABEBA - L'Ufficio Postale



Stazione della Ferrovia Gibuti-Addis Abeba



ADDIS ABEBA - Stazione



### Servizio anche in città

Sopra. Due foto della stazione e della ferrovia Gibuti-Addis Abeba; più in alto l'ufficio postale della capitale etiopica.

In alto a destra. Colonna di Alfa Romeo "350A" della Citao, che nel 1938 rileverà il servizio della Gondrand; il terzo veicolo è un urbano per la rete di Addis Abeba.

Sotto. Personale e passeggeri sull'Alfa Romeo "85A" a Decameré, nell'estate 1937.

materialmente impossibile. La piccola flotta Gondrand, cui si aggiungeranno almeno altri tre veicoli, probabilmente tutti Alfa Romeo "350A", arriva però abbastanza presto nel Corno d'Africa e il servizio non tarderà a partire, pur con una provvisorietà imposta dai tempi della propaganda che lo fa iniziare quando le strade sono ancora da ultimare.

Quando il "635" lascia Massaua (sede locale della Società Nazionale Trasporti Fratelli Gondrand) per la prima corsa è il 14 aprile 1937; l'arrivo è previsto ad Addis Abeba dopo 1077 km e quattro giorni. Alla guida, come li descrive Poggiali "tre assi del volante turistico: Dolcini, Vaccarino e Fornelli, per i quali nessuna strada italiana, dalle vette aostane alle et-

nee, ha più segreti". Angelo Dolcini, torinese, classe 1904 e futuro collaudatore Lancia, ferma il pullman sul Passo Mussolini per scattare una foto ricordo al capitano degli autieri Dalmazzo, divenuto direttore d'esercizio della Gondrand asmarita. Siamo a 192 km da Addis Abeba, a 3300 metri sul livello del mare. È il punto più alto della strada numero 2 "della Vittoria"; la galleria da mille metri ancora in costruzione accorcerà il percorso di una manciata di chilometri. Si lavora anche a una seconda galleria, tra Ualdia e Quoram.

Poggiali, che è a bordo, è un po' deluso dai 25 km/h che non si riescono a superare, ma annota entusiasta: "al Passo Mussolini si sta trapassando da parte a parte il monte Termaber che si leva come un muraglione con foro di entrata a 3600 metri (...); la



## SUI PULLMAN DELLA GONDRAND

### GLI INDIGENI NON POTEVANO SALIRE

**G**li autobus che i quattro autisti portano al cospetto di Mussolini nel 1937 sono due Alfa Romeo nuovi di fabbrica: un "85A" e un "350A" carrozzati a Varese dalla Fratelli Macchi. I loro motori sono dei Deutz prodotti su licenza: l'"F6M 317" dell'"85A" è un 11 litri a precamera da 120 CV a 1600 giri, l'"F6M 313" del "350A" è un 6 litri da 75 CV a 2000 giri. Hanno un allestimento lussuoso, destinato a passeggeri italiani. Non vi è traccia, in nessuna delle immagini, degli autobus con compartimento posteriore privo di finestrini destinato alla popolazione indigena, citato da alcune fonti. Eritrei ed etiopi, riportano gli orari, potevano viaggiare sui camion; non era però ammesso il trasporto di italiani e locali sullo stesso veicolo.



strada che affronta il massiccio a larghi gironi è già ottima e anche i "34" - più di mille al giorno - la affrontano senza guai gravi". Da dove arrivi il dato di mille Fiat "634N" non si sa: certamente non ce n'erano così tanti nell'intera Africa Orientale. Persino il più realistico dato di 300 camion pesanti al giorno per 1500 tonnellate di carico sulla tratta Massaua-Addis Abeba appare sproporzionato al parco circolante della colonia e, soprattutto, alla domanda di trasporto di merci.

La strada non è ancora asfaltata: come base è stato usato un letto profondo 40 centimetri di pietre e pietrisco "cilindrati" con i rulli compressori diesel o a vapore; la sezione è a schiena d'asino per facilitare il deflusso dell'acqua piovana. La pendenza massima ▶



#### Pronti per l'Africa

**A sinistra.** I due Alfa Romeo in piazza Venezia: in primo piano il "350" con il muso a goccia, vagamente ispirato a quello della Fiat "1500". Alle sue spalle, l'"85A", dalle linee decisamente più teutoniche.

**Sotto a sinistra.** In divisa coloniale, tre dei quattro autisti della Gondrand (Franco Cappellino, Angelo Dalcini, Giustino Maggiorino ed Edoardo Viglio), che avevano portato gli autobus a Roma, aprono il "350A" ai rappresentanti del Ministero delle Colonie.

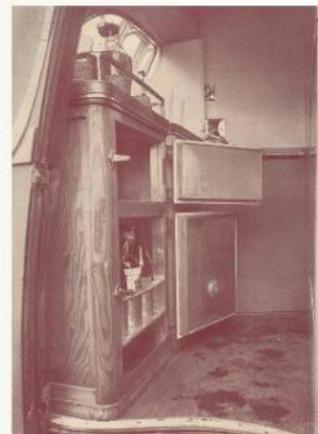


#### Fresco, musica e bevande

**Sotto a sinistra.** Il posto guida del "350A": gli altoparlanti diffondevano sia la musica delle stazioni radio in onde medie e lunghe sia le comunicazioni con la centrale di Asmara.

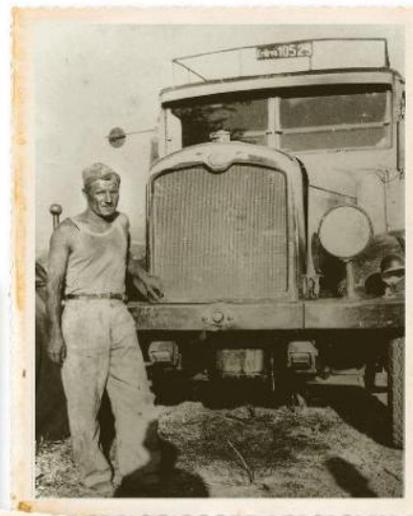
**In basso a sinistra.** Le poltroncine reclinabili; sugli schienali c'era un piccolo scrittoio con bicchiere.

**Sotto.** In coda c'erano la toilette e un mobile-bar con ghiacciaia; secondo i progetti originali, la riserva di ghiaccio doveva viaggiare nell'apposito comparto di un piccolo rimorchio bagagliaio monoasse.

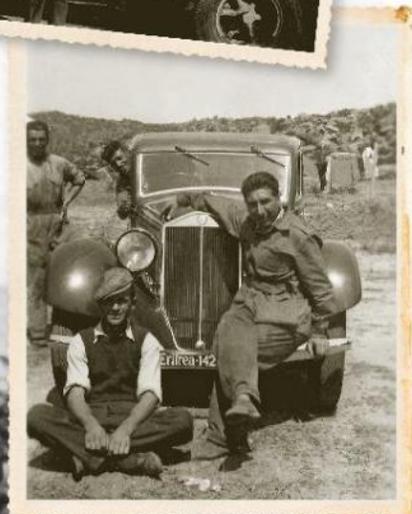


## FIAT, ALFA E POCHE ALTRE

**L**ontana com'era dall'Italia e inizialmente priva di strade asfaltate, l'Africa Orientale richiedeva alle Case un'organizzazione completamente diversa da quella prevista in madrepatria. Portare i mezzi richiedeva un lungo e costoso viaggio, e per questo non soltanto i privati ma anche la pubblica amministrazione e l'esercito acquistavano spesso veicoli inglesi e americani, facilmente reperibili nei territori vicini. Soltanto due Case organizzeranno una rete di vendita e assistenza nelle Colonie d'Oltremare: l'Alfa Romeo (di proprietà statale), con una filiale all'Asmara, e la Fiat. Di quest'ultima rimane, sempre nella capitale eritrea, il Garage Tagliero (1938), monumento dell'architettura razionalista opera dell'architetto Giuseppe Pettazzi. La Casa del Portello forniva i suoi camion e autobus "500", "350" e "85" in primis ai clienti pubblici, quella di Torino vendeva i "634N" ai privati e, soprattutto, ai trasportatori di merci. Il mezzo più apprezzato era il Lancia "3 Ro", molto più costoso dei concorrenti: sarà appannaggio soprattutto delle forze armate e di qualche compagnia petrolifera fra cui l'Agip. Quanto alle vetture, circolavano soprattutto modelli antiquati arrivati di seconda mano dall'Italia, oltre a diverse Fiat "Balilla" e qualche Lancia "Aprilia".



ARCHIVO GLEBO BOREAN



**Guadi e strade impossibili**  
Nella foto. Un Alfa Romeo "500" dimostrativo della filiale Alfa di Asmara.

Dall'alto, in senso orario. Due camioncini Chevrolet impegnati in un guado; l'OM "3BOD" di Orfeo Scapinelli, un emigrato dal Friuli; il Fiat "634N" con cabina lunga Viberti di un'azienda petrolifera di Ivrea (TO) con filiale a Decameré; autisti e meccanici della Gandrand con una Lancia "Augusta" a Decameré.

## DA MASSAUA AD ADDIS ABEBA IL BIGLIETTO COSTAVA 615 LIRE E NON COMPRENDEVA LE TRE NOTTI IN ALBERGO



è del 6%, il raggio minimo delle curve è di 30 metri, la larghezza di 9 metri, 7 dei quali (al centro) verranno poi ricoperti con il bitume.

Il servizio della Gondrand dura circa un anno: la Compagnia Italiana Turismo, che prima curava soltanto organizzazione e propaganda del turismo nell'Africa Orientale Italiana, prende in carico anche l'esercizio tramite la consociata Citao (Compagnia Italiana Turismo dell'Africa Orientale). Gli autobus passano dal kaki a un colore chiarissimo, probabilmente un bianco panna, il parco si espande con nuovi Alfa Romeo carrozzati Dalla Via, Esperia e Macchi (saranno in gran parte della Citao i 149 autobus immatricolati nelle sei province eritree ed etiopi a fine 1939) e nasce persino un servizio urbano di Addis Abeba.

La gloria durerà pochissimo: le colonie italiane cadranno in mani inglesi nel 1941, e le nostre truppe in ritirata distruggeranno le opere principali delle grandi arterie. Gli autisti rimasti con la Citao conosceranno anni di prigionia. Meglio andrà ai veicoli: qualcuno degli infaticabili Fiat "634" prima serie è tuttora in ordine di marcia.

### Fedeli al Biscione

Sopra. L'Alfa Romeo "350A" (in primo piano) e l'"85A", all'interno del deposito di Decameré. Sulla sinistra, una piccola spider, probabilmente su telaio Fiat "509".

### Un po' d'Italia nel Corno d'Africa

A destra. L'orario della Massaua-Gondar; il primo tratto, fino ad Asmara, è comune alla linea per Addis Abeba. Sotto a destra. Una via di Asmara, con edifici di inequivocabile stile italiano: anche l'insegna al primo piano - Metaltecnica - è dell'azienda di un colono.

SOL. MAZ. TRASPORTI  
FIL. GONDRAUD  
- ASMARA -

PROGETTO DE  
L'ORARIO SERVIZIO PASSEGGIERI  
MASSAUA-ASMARA-OMAGER-GONDAR

LINEA	PERI	ANDATA	KM	PERI	IL GIORNO
MASSAUA	P. 15.30	170	440	A. 8.45	8
170 ASMARA	P. 8.05	96	385	P. 3.30	8
176 ENTREH	P. 11.00	83	335	A. 15	8
275 AGORDAT	P. 15.30	65	298	A. 17	8
361 BARENTU	P. 12.00	118	264	P. 7	8
451 TESENEH	P. 12.00	112	224	A. 18.30	8
573 OMAGER	P. 12.00	80	148	P. 8.45	8
573 MASSAUA	P. 12.00	80	92	A. 8.30	8
176 ASMARA	P. 12.00	45	55	P. 15	8
176 BARENTU	P. 12.00	60	50	A. 12	8
176 GONDAR	P. 12.00	60	50	P. 6	8

AI SINGOLI POSTI



### La prima tappa

A sinistra. La sera del 14 aprile 1937, primo giorno di servizio della linea, il Fiat "635 RN" arriva ad Asmara. Per coprire la distanza tra Massaua e Addis Abeba occorrono quattro lunghi giorni di viaggio.



# 7 GIORNI su sette

Dal lunedì al sabato a bottega. La domenica a disposizione della famiglia, senza sfigurare fra le più classiche berline a tre volumi. È l'uso che ne fa ancora oggi Massimo Zocchi, carrozziere toscano. Proprio come faceva suo padre

di Maurizio Schifano, foto di Alfredo Albertini



**M**acchina rarissima la "A40". L'Innocenti la produsse su licenza Austin in tre serie, dal 1960 al 1967, e nell'Italia di quegli anni questa berlinetta dall'originale carrozzeria a due volumi disegnata da Pininfarina, a metà tra la berlina e la giardinetta, aveva avuto una discreta diffusione, spiccando tra migliaia di tradizionali berline a tre volumi. Spesso del colore grigio scuro dell'esemplare illustrato in queste pagine, tanto gettonato dagli italiani degli anni Sessanta, sobri in fatto di scelte cromatiche per le automobili.

Per quella carrozzeria così pratica e innovativa, offerta nella versione standard con il cofano del bagagliaio a ribaltina (880.000 lire) e dal 1961 anche nella versione "Combinata" (930.000 lire) con in più il lunotto ribaltabile verso l'alto (non previsto per il modello originale inglese), la "A40" aveva attirato anche una clientela di piccoli artigiani. Esordisce Massimo Zocchi, 58 anni, di Santa Croce sull'Arno (Pisa), proprietario della vettura del servizio: "Mio padre, carrozziere come me, nel 1962 se n'era comprata una identica a questa. Ricordo che durante la settimana, ribal-

tato il divanetto posteriore, la usava come furgoncino per trasportare le latte di vernice. La domenica, invece, con mia madre e mio fratello si andava a fare il picnic in collina e d'estate a Viareggio o a Tirrenia".

La "A40" di Massimo è una seconda serie, ovvero la "Mk II", lanciata nel marzo 1962, che rispecchiava l'omologa serie made in England presentata al Salone di Londra del 1961. Sempre offerta nelle versioni standard e "Combinata", costava 35.000 lire in più della prima serie e si distingueva per la calandra a tutta larghezza che incorporava i fanalini. Il cofano motore, inoltre, non era più liscio, ma presentava una scalfatura centrale e aveva perso il profilo cromato. All'interno spiccava la plancia di disegno più moderno e gradevole, con un quadro strumenti più completo. Le alette parasole erano imbottite e ripiegabili all'esterno, i sedili più imbottiti e i pannelli porta mostravano fianchetti rivestiti in finta pelle e tessuto tipo broccato (prima era tutto in finta pelle).

Il passo era più lungo di 9 cm; ciò migliorava l'estetica e aumentava l'abitabilità. Il motore Austin-Morris "Serie A" di 948 cm<sup>3</sup> rimaneva, ma

## Versione base

Sopra a sinistra. La berlina standard si riconosce per la presenza del solo cofano a ribaltina. Questo modello era offerto anche in versione "Combinata" con il lunotto ribaltabile verso l'alto. Sopra. Massimo Zocchi, 58 anni, carrozziere a S. Croce sull'Arno (PI), è il quarto proprietario. L'ha acquistata nel 2011.

## La riconosci dal muso

Pagina a fianco. La "Mk II", uscita nel 1962, monta una mascherina a tutta larghezza che incorpora i fanalini. Il cofano motore ha una scalfatura centrale, assente su quello della serie precedente. La targa di questo esemplare è quella di prima immatricolazione.



**Simmetria al volante**

Sopra. La plancia simmetrica, tipica della seconda serie, rende semplice lo scambio della guida a sinistra o a destra, a seconda dei mercati. La stoffa dei rivestimenti non è originale, ma molto simile. La cuffia sulla cloche è un aftermarket. A destra. La strumentazione ha un design piacevole, ma è piuttosto semplificata in quanto comprende, oltre al tachimetro con contagilometri totale, solo il termometro dell'acqua e l'indicatore del livello carburante.



# Innocenti Austin

## A40

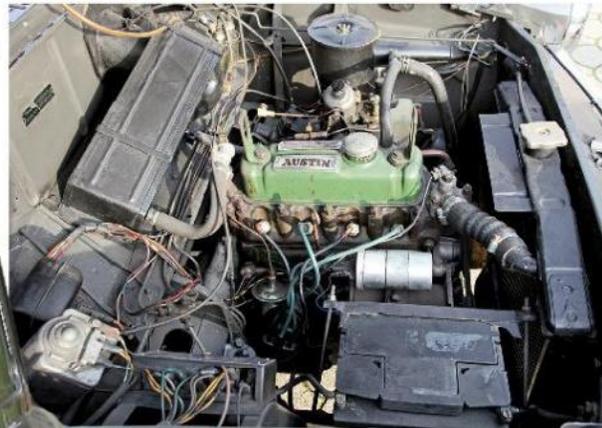
la potenza saliva da 34 a 37 CV DIN grazie all'adozione di un carburatore SU "HS2/30" al posto dello Zenith "26 VME". La pompa del carburante elettrica sostituiva quella meccanica e il serbatoio passava da 27 a 31 litri. Le sospensioni anteriori guadagnavano una barra antirollio, mentre quelle posteriori si avvalevano di ammortizzatori telescopici al posto degli antiquati a leva. Per via di queste modifiche, la "Mk II" aveva un peso maggiore di 25 kg rispetto alla prima serie.

Prosegue Massimo: "Quando ho visto questa macchina nel garage dell'amico Alessandro Squilloni, presidente del Topolino Club di Firenze e Livorno, ancora con la sua prima targa in metallo, la meccanica appena revisionata, la stoffa dei rivestimenti rifatta, la carrozzeria sanissima e le cromature ancora brillanti, ho fatto di tutto per convincerlo a vendermela. Aveva bisogno solo di una riverniciatura e quello non era un problema, dato che è il mio mestiere. Era il 2011 e la pagai 5000 euro. Ora, dopo il mio intervento, è davvero perfetta".

Adatta ancora oggi a un uso quotidiano, la "A40" dà una piacevole sensazione di solidità. L'abitacolo è confortevole, anche se dietro non c'è ▶

### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 62,9 mm - Corsa 76,2 mm Cilindrata 948 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 8,3:1 Potenza 37 CV DIN a 4800 giri/min Coppia 6,6 kgm a 2800 giri/min Valvole in testa allineate, aste e bilancieri Distribuzione ad albero a camme laterale Carburatore SU "HS2/30" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4 litri Raffreddamento ad acqua, 5 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce, 1 <sup>a</sup> non sincronizzata, Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco, comando idraulico Rapporto al ponte 4,556:1 Pneumatici 5.20-13.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 2 porte, 4 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a camma elicoidale e dito Serbatoio carburante 31 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2210 mm Carreggiata ant./post. 1210/1190 mm Lungh. 3710 mm - Largh. 1510 mm Altezza 1440 mm - Peso a secco 765 kg.



### Meccanica d'epoca

Sopra. Il motore "Serie A" è piuttosto datato ed è lo stesso che equipaggiava l'Austin "A35" e la Morris "Minor 1000".

A sinistra. La "Mk II" ha la maniglia del cofano del bagagliaio a sviluppo orizzontale, impreziosita da una mascherina zigrinata, anch'essa in zama cromata. Il tappo carburante sotto chiave di serie è tipico della versione italiana, fin dalla prima serie.

Costo su licenza della  
British Motor Corporation Ltd.

**IMPRESSIONI** Innocenti-Austin "A40 Mk II" 1962



**Quotazione**  
**€ 3000**

Interessante sul piano storico e oggi molto rara, l'Innocenti-Austin "A40" ha una quotazione di base piuttosto bassa. Ma per i rarissimi esemplari in ottime condizioni come questo le richieste possono essere anche superiori. L'omologo modello Austin made in England vale 3500 euro ma, sebbene più diffuso all'estero, da noi è forse ancora più raro.

**Esemplari prodotti**  
**68.000 dal 1960 al 1967**  
*Totale di tutte le serie*



**Capacità quadruplicata**

A sinistra. Ribaltando la seduta e lo schienale del divano posteriore la capacità del vano di carico passa da 250 a 1000 dm<sup>3</sup>. Il piano non è però perfettamente orizzontale. La ruota di scorta è sotto il piano, coperta da un pannello metallico. I passaruota e i fianchi sono protetti da un rivestimento in finta pelle.

La carrozzeria a due volumi era moderna per i suoi tempi. Merito di Pininfarina che la disegnò nel '57 per l'inglese Austin



#### Più sobria l'italiana

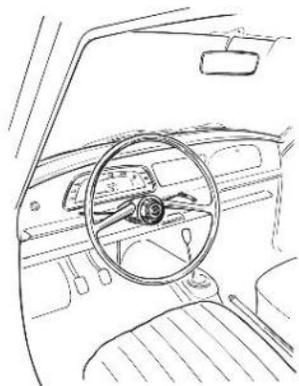
Sopra. Oltre al grigio scuro, la cartella colori prevedeva il bianco, il grigio chiaro, l'azzurro chiaro e il blu, tutti pastello. Più vivaci i colori della versione inglese, offerta anche bicolore. Le foto sono state scattate a Montopoli Valdarno (PI), dove si preparava il palio con tanto di musicisti e sbandieratori.

troppo spazio e l'accessibilità è penalizzata dalle due sole porte e dall'ingombro del tunnel della trasmissione (la trazione è posteriore). La capacità di carico è notevole, ma su una carrozzeria del genere è oggi inammissibile l'assenza del portellone, offerto invece già dal 1962 sulla versione "Countryman" made in England, ma che l'Innocenti propose solo dal 1965 sull'omonima versione della nuova "A40 S" con motore "1100".

Il cofano a ribaltina è sicuramente pratico, ma per un accesso adeguato ci vorrebbe la versione "Combinata" col lunotto ribaltabile verso l'alto, che però non fu capita: oggi è praticamente introvabile. Su strada la "A40 Mk II" è piuttosto brillante. Il motore ha il pregio dell'elasticità, nonostante la cilindrata contenuta, ma è rumoroso quan-

do va su di giri. La frizione a comando idraulico è dolcissima e progressiva, il cambio invece ha una cattiva manovrabilità, specialmente a caldo, ed è penalizzato dalla prima non sincronizzata oltre che da una rapportatura infelice. La prima lunga e la seconda corta non sono poi adatte alle strade in pendenza.

Con una guida tranquilla si apprezza il rollio contenuto in curva e la buona tenuta del retrotreno, che entra un po' in crisi solo su fondo sconnesso. Spingendo sull'acceleratore, che ha un pedale a "chiodo" decisamente scomodo, il comportamento rimane sicuro e prevedibile, ma attenzione ai freni, che se si scaldano perdono rapidamente d'efficacia. È questo l'unico problema nel traffico di oggi, comune a tante vetture storiche. **R**

**Comandi immutati**

Sopra. Il volante, identico a quello della prima serie, ha sul mozzo il pulsante del clacson. Sul piantone ci sono la levetta delle frecce, a sinistra, e quella di accensione e regolazione delle luci, a destra.

**Un vano piccolo ma regolare**

Sotto. Coperti da un ripiano metallico ci sono gli attrezzi di bordo (a sinistra), la pompa carburante (a destra) e la ruota di scorta.



# MADE IN ITALY ERA PIÙ CONVENIENTE

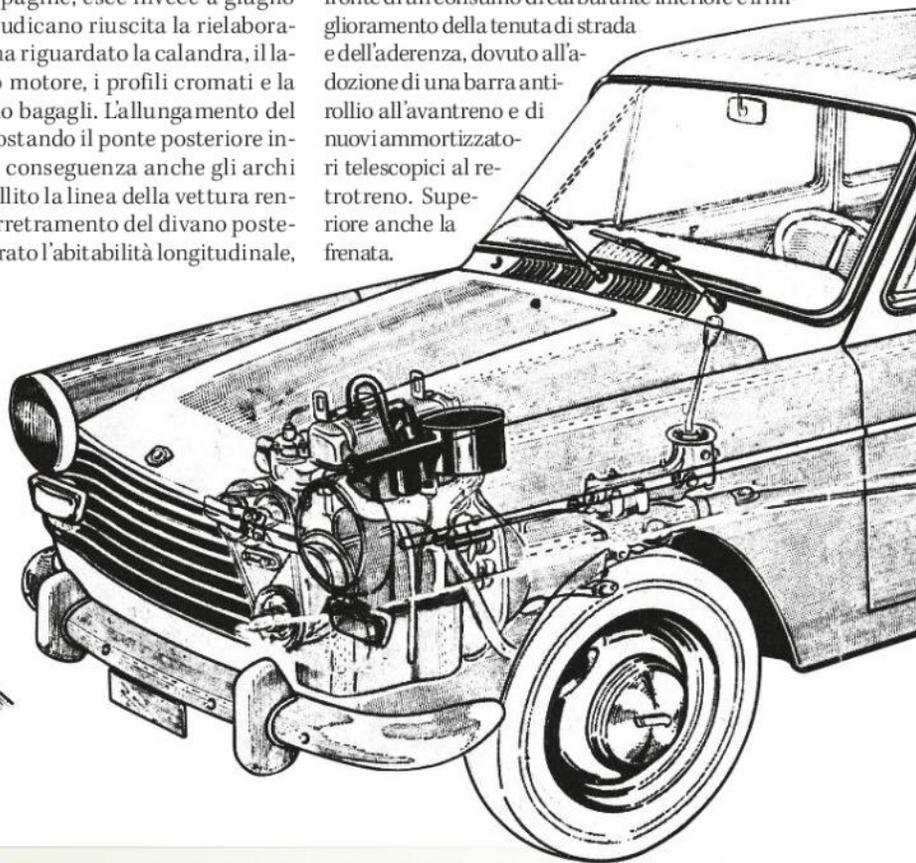
di Maurizio Schifano

Lanciata alla fine del 1957, la Austin "A40" fu importata in Italia per un paio d'anni ma, con un prezzo di 1.200.000 lire, era fuori mercato. A renderla più competitiva nel nostro Paese, fu la produzione su licenza per l'Italia avviata dall'Innocenti alla fine del 1960. Quattroruote ne pubblicò la prova su strada per la prima volta nel luglio del 1961.

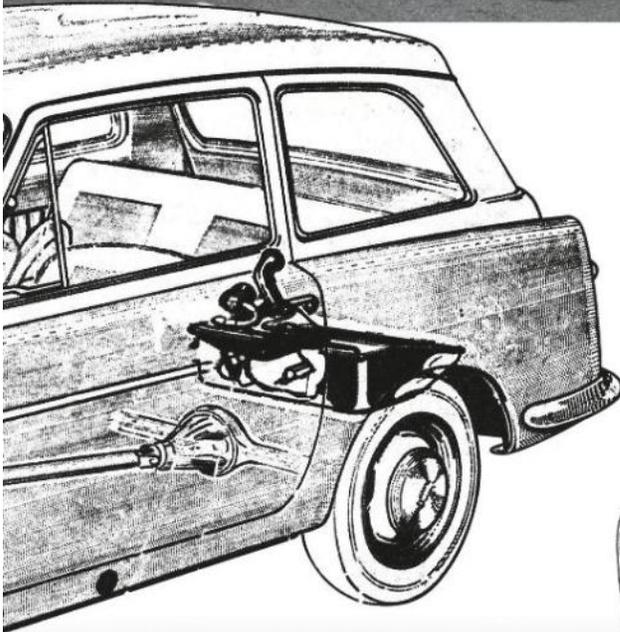
La prova della serie successiva, la "Mk II", riassunta in queste pagine, esce invece a giugno 1962. I redattori giudicano riuscita la rielaborazione estetica che ha riguardato la calandra, il lamierato del cofano motore, i profili cromati e la maniglia del cofano bagagli. L'allungamento del passo, ottenuto spostando il ponte posteriore indietro di 9 cm e di conseguenza anche gli archi passaruota, ha snellito la linea della vettura rendendo possibile l'arretramento del divano posteriore. Ciò ha migliorato l'abitabilità longitudinale,

penalizzandola però in altezza, poiché le teste dei passeggeri si trovano ora in una zona dove la curvatura del tetto è più accentuata. Nel complesso l'abitabilità è giudicata mediocre per quattro e il bagagliaio scarso. Migliorati il grado di finitura e la dotazione di serie.

Per quanto riguarda il comportamento su strada, vengono rimarcate le prestazioni più brillanti a fronte di un consumo di carburante inferiore e il miglioramento della tenuta di strada e dell'aderenza, dovuto all'adozione di una barra antirullo all'avantreno e di nuovi ammortizzatori telescopici al retrotreno. Superiore anche la frenata.

**LE CONCORRENTI**

					
Marca Modello	Innocenti-Austin A40	Alfa Romeo Ondine	DKW Junior De Luxe	Fiat 1100 Export	Ford Anglia
Cilindrata cm <sup>3</sup>	948	845	769	1089	997
Potenza CV SAE	40	29	39	50	41
Velocità km/h	125	115	115	130	115
Prezzo all'epoca lire	915.000	845.000	1.060.000	890.000	925.000
Quotazione attuale euro	3000	3500	3500	4500	4000



**Alla prova dei birilli**  
 Sopra. Contenuto il rollio in curva, grazie alla barra trasversale aggiunta all'avantreno.  
 Sotto. Le porte vantano un rivestimento interno più curato in finta pelle e stoffa.  
 In basso. I quattro tamburi si dimostrano piuttosto efficienti.



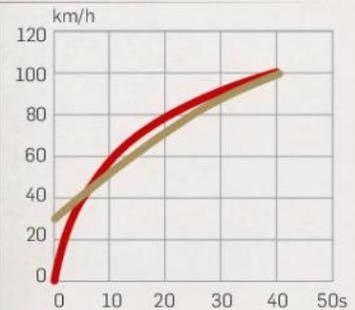
## I DATI DI QUATTORRUOTE

giugno 1962

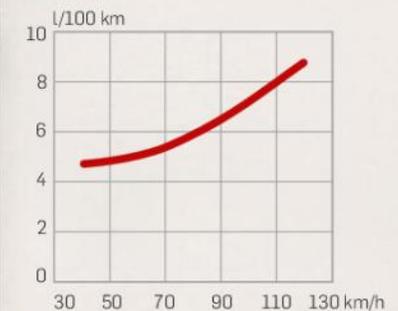
### Velocità massima km/h

Dichiarata **125**  
 Effettiva **128,567**

### Accelerazione e ripresa (in IV marcia)



### Consumi



### Frenata

km/h	metri
40	<b>14</b>
60	<b>22</b>
80	<b>36</b>
100	<b>60</b>
110	<b>76</b>

## LA PAGELLA DELL'EPOCA

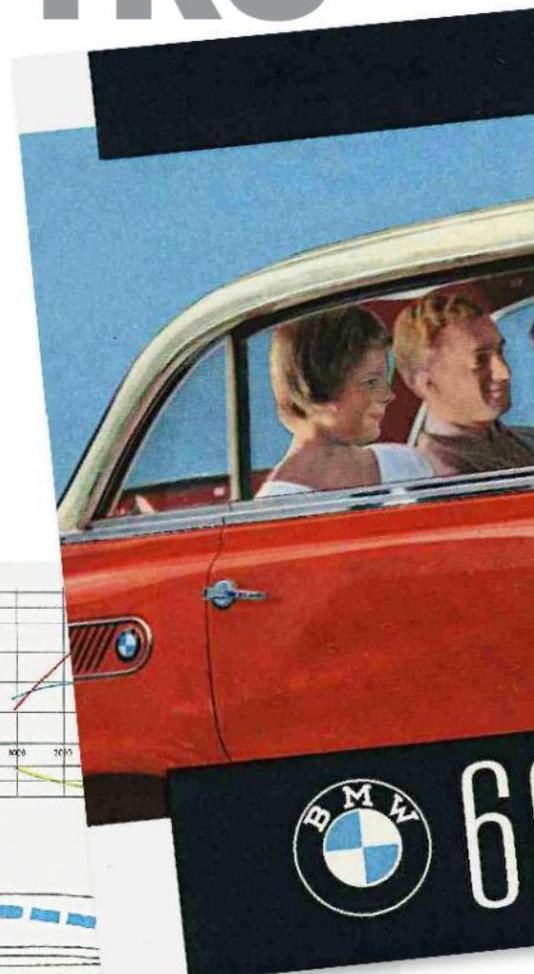
<b>Estetica</b> Linea più gradevole rispetto alla prima serie.	<b>****</b>
<b>Grado di finitura</b> Migliorato sia all'esterno sia all'interno.	<b>****</b>
<b>Capacità trasporto persone e bagagli</b> Mediocre 4 posti, cattiva accessibilità posteriore.	<b>***</b>
<b>Assetto</b> Abbassato e riposante, criticabile la pedaliera.	<b>***</b>
<b>Strumentazione</b> Raccolta, buona la dotazione e la visibilità.	<b>****</b>
<b>Velocità massima</b> Degno di nota il valore di quasi 130 km/h.	<b>*****</b>
<b>Ripresa</b> Buona nei diversi impieghi della vettura.	<b>****</b>
<b>Consumo</b> Più che buono anche alle alte velocità.	<b>*****</b>
<b>Tenuta di strada</b> Migliorata, anche per quanto riguarda l'aderenza.	<b>***</b>
<b>Confort</b> Molleghio irrigidito e rumorosità aumentata.	<b>***</b>
<b>Freni</b> Piuttosto efficienti e resistenti alla fatica.	<b>***</b>
<b>Motore</b> Buone doti di potenza e di elasticità.	<b>****</b>

# UN UOVO PER QUATTRO

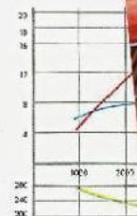


Dopo il successo della "Isetta" (161.360 esemplari), versione tedesca della vetturessa della Iso, alla BMW appare quasi naturale che il passo successivo sia un'evoluzione di quel modello. Confermata la linea a volume unico con porta frontale, si aumenta il passo da 147 a 170 cm per fare spazio a due posti posteriori, si apre una porta sul lato destro e si dispongono le ruote in modo convenzionale, con l'aggiunta del differenziale. Doti bene illustrate in un pieghevole di 10 pagine da cui riprendiamo queste immagini

di Raffaele Laurenzi



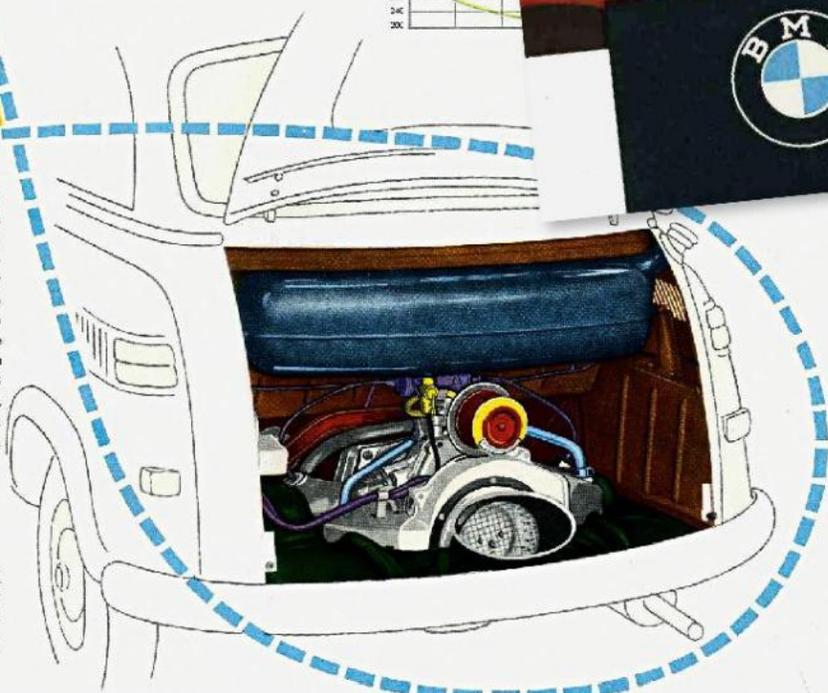
Vermogen, verbruik en draaimoment van de BMW 600.



## Alleen een BMW kan het van een BMW winnen!

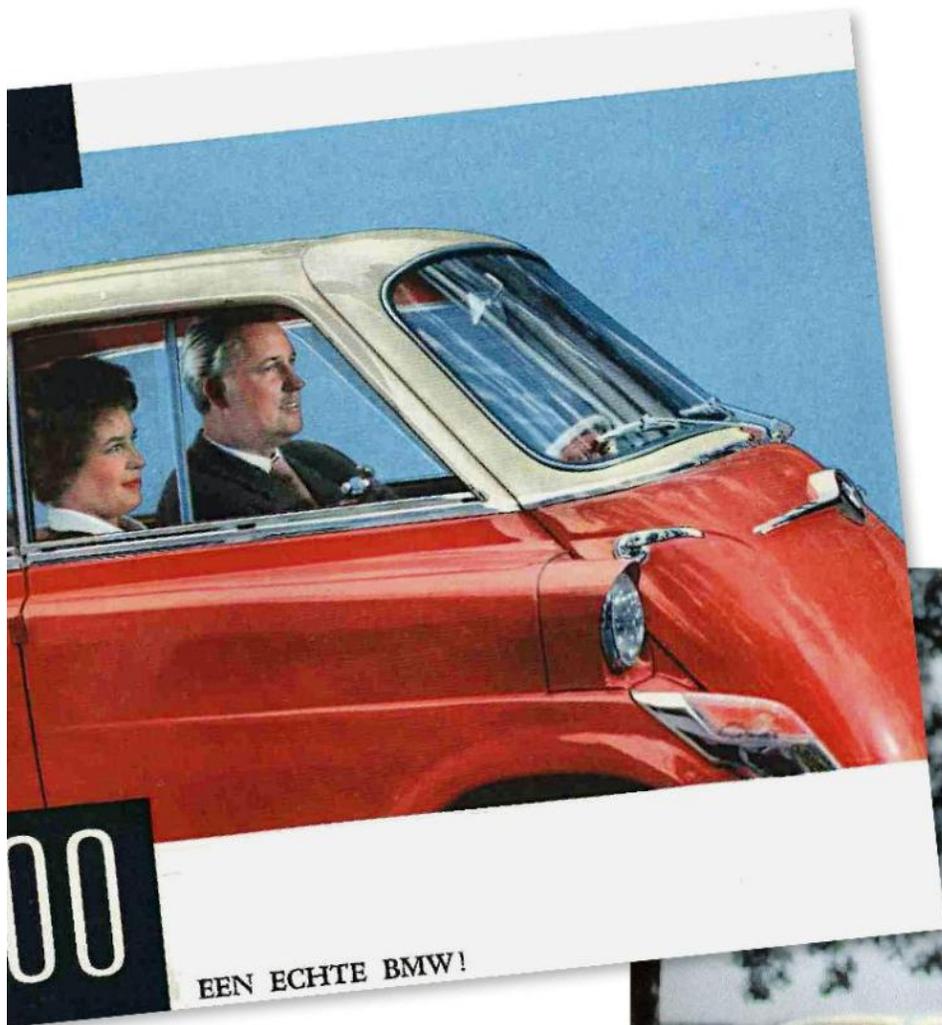
De onzalbare successen, welke BMW op alle circuits van de wereld heeft behaald, bewijzen, dat een BMW in feite alleen maar door een BMW verslagen kan worden. De 2 cylinder viertact motor heeft sinds lange tijd een grote reputatie verworven, door het behalen van een groot aantal wereldrecords en internationale kampioenschappen. Vanzelfsprekend was het echter niet de bedoeling van de hier beschreven BMW 600 een racewagen te maken. Daarom is de grote kracht van de motor enigszins aan banden gelegd, ofschoon hij toch nog een vermogen van 19,5 PK bij 4000 omw./min. ontwikkelt. Dit biedt het grote voordeel, dat door deze ongebruikte krachtreserve de levensduur in aanzienlijke mate verlengd wordt. Maar de motor blijft daarom even goed de wereldberoemde BMW.

De wijze waarop de motor is ingebouwd draagt de bewondering af van een ieder die zich interesseert voor technische perfectie. Voor het demonteren van de motor behoeven slechts 4 bouten te worden losgedraaid.





600



00  
EEN ECHE TE BMW!



**Avete viaggiato comodi?**

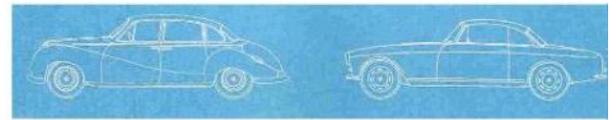
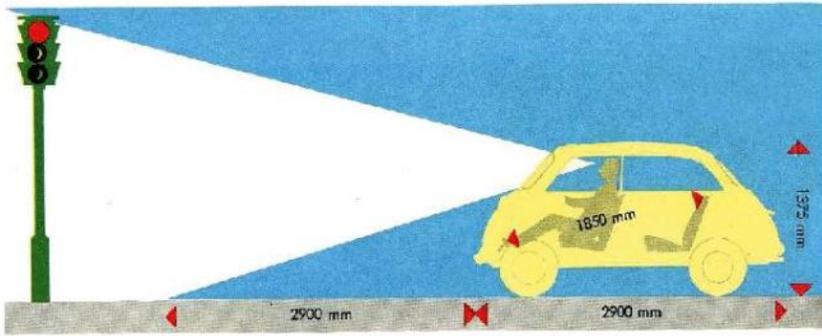
Sopra. Quattro posti comodi: questo il grande passo avanti rispetto alle "Isetta 250" e "300", che ospitano invece soltanto due persone.

A sinistra. La copertina del depliant in lingua tedesca approntato nel 1957: dieci pagine illustrate in parte a disegno, in parte con fotografie e corredate di disegni tecnici.

**Paesaggio della Baviera**

A destra. La BMW "600" e una bella fanciulla bavarese che inquadra il paesaggio con la sua Rolleiflex: un'immagine della riconquistata libertà dopo l'"anno zero" della Germania. La BMW "600" resta in produzione circa due anni e totalizza meno di 35.000 esemplari, penalizzata da un prezzo elevato. Pagina di fronte. Il sidecar in corsa rassicura sull'affidabilità del motore a due cilindri contrapposti raffreddati ad aria, derivato dalla moto "R67" e a lunga collaudato in gara.





## VIENE ESPORTATA IN USA E IN CANADA MA ANCHE QUI I RISULTATI SONO MODESTI: 4000 LE VETTURE VENDUTE

### Argomenti di persuasione

Sopra. Il parabrezza molto esteso in alto e l'assenza del muso permettono di offrire una visibilità anteriore eccellente.

Sotto. Il disegno in trasparenza illustra la disposizione meccanica "tutto dietro" e il telaio tubolare. La vettura pesa 550 kg, 35 chili meno della Fiat "600".

### Spazio per gli hobby e per il lavoro

A destra. A pagina 5, il depliant si sofferma sul confort e sull'eleganza degli interni. La vettura offre uno spazio per i bagagli inadeguato per quattro. In compenso, ribaltando o rimuovendo il divano posteriore, c'è posto per caricare, attraverso la porta laterale, anche oggetti piuttosto ingombranti.

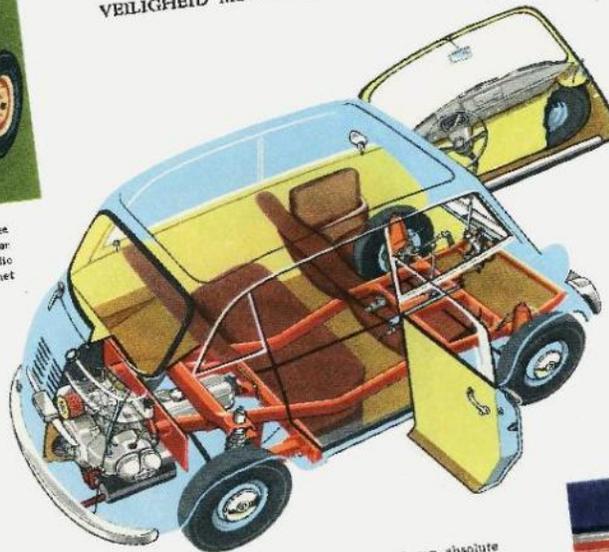


Om een juiste en comfortabele zitpositie te scheppen is geen moeite geweest. De rugleuningen van de voor- en achterbank zijn van materiaal van uitstekende kwaliteit vervaardigd. Bovendien zijn de bestuurder en de passagiers een „betuiven“ geboden wordt, dat de bestuurder en de passagiers tijdens lange ritten in voor- en achterbank kunnen zitten. De afstand tussen beide banken is verrassend groot.

## VEILIGHEID MET HOOFDLETTERS



De achteras bestaat uit twee in de lengterichting in rubber ophangen versjarmen die door schroefveren aan het chassis zijn bevestigd.



De voorvering is de beste, die heden tot dage beschikbaar is. De veering werkt met de voorwielen een, zodat geen hinderlijke wisselveranderingen ontstaan.

Reeds na enige kilometers voelt men zich in de BMW 600 geheel thuis. Dit gevoel van absolute veiligheid is niet zomaar vanzelf ontstaan, doch vindt zijn oorsprong in de bouw van voor- en achteras, waaraan de wagen zijn opmerkelijke goede wegligging dankt. Daar de voorvering met de stuurrichting moeizamer heeft de wagen een absoluut zekere en stabiele sporing, waardoor ook zonder enig bezwaar scherpe bochten met relatief hoge snelheid genomen kunnen worden. Al deze factoren tezamen verliezen de BMW 600 een wegligging en rijkwalleten, zoals men die int nu toe alleen vond bij grote automobielen.

Het onderbrengen van de bagage is vaak een hoofdstuk op zich. De BMW 600 kan met behulp van de afneembare achterbank, waarbij de bagageruimte maximaal zich achter de achterbank kan bevinden. De bagage kan zonder meer naar voren getapt kan worden. Het is mogelijk om de bagage in de bagagekoffer te plaatsen en het wat kleinere stukken kunnen hier gemakkelijk worden geplaatst. Moet bijvoorbeeld een complete koffer worden vervoerd, dan kan men eenvoudig de rugleuningen verwijderen, dan kan men een grote hoeveelheid koffer plaatsen, tussen en langs de zitplaatsen. Het is mogelijk om de bagagekoffer in de bagagekoffer te plaatsen. Het is mogelijk om de bagagekoffer in de bagagekoffer te plaatsen.

Aan de binnenkant van de voorsteur is achter de wiel afneembare behuizing het reserve wiel ondergebracht.



De in de carrosserie ingebouwde schijnwerpers maken van de nacht een dag. Door hun in verhouding hoge ligging valt het licht over een grote afstand en onder een ideale hoek op de verkeersweg. Het asymmetrische licht schijnt duidelijk het linker gedeelte af, terwijl de rechterzijde goed belicht blijft.

## CARATTERISTICHE

**Motore** Posteriore, longitudinale  
 Due cilindri contrapposti  
 Alesaggio 74 mm - Corsa 68 mm  
 Cilindrata 582 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 6,8:1  
 Potenza 19,5 CV a 4500 giri/min  
 Coppia 3,9 kgm a 3000 giri/min  
 Valvole in testa  
 Distribuzione con albero a camme centrale  
 Un carburatore orizzontale Zenith "KL/P 3"  
 alimentato per caduta  
 Lubrificazione forzata, capacità 2 litri  
 Raffreddamento ad aria  
 Impianto elettrico Bosch/Noris 12 V,  
 dinamo 130 W, batteria 24 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 4 marce  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco (a richiesta  
 frizione automatica Saxomat)  
 Rapporto al ponte 5,43:1  
 Pneumatici 5.20-10.

**Corpo vettura** Monovolume, 2 porte (una frontale,  
 una sul lato destro), 4 posti  
 Telaio in acciaio a tubi longitudinali  
 e traverse  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
 bracci oscillanti, molle elicoidali  
 Sospensioni post. a ruote indipendenti,  
 bracci triangolari longitudinali,  
 molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni idraulici a tamburo ant. e post.  
 Serbatoio carburante 23 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 1700 mm  
 Carreggiata ant. 1220 mm, post. 1174 mm  
 Lungh. 2900 mm - Largh. 1400 mm  
 Altezza 1375 mm - Peso a vuoto 550 kg.

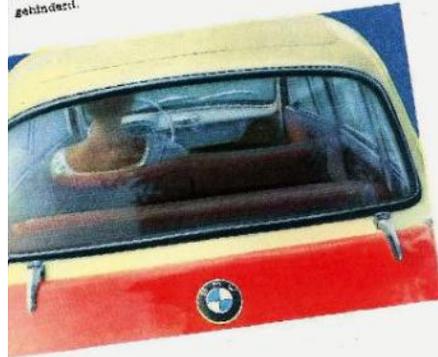
**Prestazioni** Velocità 100 km/h  
 Consumo medio da 4,5 a 6 litri/100 km.



600



De BMW 600 heeft het gemakkelijke in- en uitstappen met de grote wagens gereeds. De passagiers voor de achterbank blijft het, zontijds moethane, klantren even om ongediakte rugleuning van de voorbank, bespaard. Daarnaast heet de opstelling van de portieren een roastroua aan veiligheid ten opzichte van het overige verkeer. Men hindert niet en wordt niet gehindert.



De grote wielen rondom, vervaardigd uit veiligheidsglas, verlenen de bestuurder en de passagiers een schitterend uitzicht. De panoramische achterruit verhoogt bovendien in belangrijke mate het uitzicht van de BMW 600.

art. Bij de normale in de rug- en kopkoffer is geplaatst in de onder- en neerzijde van de glanzende binnenwagen. Door laden en te verwijderen. Is dit nog worden die sig extra kunnen te for- onvangrijke irankomverd





# SE LA "GTI" NON BASTA...

...ecco la versione stradale del modello destinato all'omologazione nel Gruppo B. La parentela col modello di base è solo estetica. Qui trovi carrozzeria in materiali compositi, trazione integrale e motore posteriore centrale. Duecento esemplari costruiti, solo quattro in Italia

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



**È qui il turbo?**

*Nella foto. Nel vano posteriore, subito dietro la paratia dell'abitacolo, trova posto il motore trasversale. Sul fianco sinistro c'è l'intercooler del turbo; il condotto blu porta l'aria compressa e raffreddata all'iniezione. Al centro si nota il convogliatore per smaltire il calore del motore, tramite un estrattore che interviene sopra i 68°C.*

**A PRIMA VISTA SEMBRA UNA "GTI" ELABORATA.  
POI TI RENDI CONTO CHE IL MOTORE  
È POSTERIORE-CENTRALE. E LA STIMA AUMENTA**





*W*

na "205 GTI" pronta corse? Non proprio. Chi se ne intende di auto da rally sa che le aperture sui larghi parafranghi posteriori non sono prese d'aria per i freni, ma servono per raffreddare il vano motore e l'intercooler del turbocompressore.

Altro che "GTI": questa è la "205 Turbo 16", con motore centrale e trazione integrale anziché motore e trazione anteriori; una vettura oggi rarissima, specialmente nella versione stradale di questo servizio, realizzata dalla Casa di Sochaux tra il 1983 e il 1984 per tornare a gareggiare in veste ufficiale e ai massimi livelli nel campionato mondiale Rally.

Costruita in 200 esemplari per ottenere l'omologazione nel Gruppo B, che dal 1982 aveva sostituito i Gruppi 4 e 5, la "205 Turbo 16" in versione stradale, come già era avvenuto per la Renault "5 Turbo" del 1980 e avverrà poi per la Lancia "Delta S4" del 1985, sfruttava largamente gli ampi margini lasciati dal regolamento. Il risultato è una vettura che assomiglia alla "205 GTI" per stuzzicare la potenziale clientela sensibile ai successi agonistici, ma in realtà è profondamente diversa. La scocca in acciaio, progettata ad hoc, è quella di una vera auto da corsa. La cellula dell'abitacolo adotta i montanti anteriori, il parabrezza,

parte del tetto e le porte della "GTI". Invece il pianale col tunnel della trasmissione, i due robusti brancardi scatolati, che salgono ad angolo retto a formare i montanti centrali e la paratia che divide l'abitacolo dal vano motore, sono specifici della "Turbo 16". Due strutture aggiuntive in lamierati e tubi, sempre d'acciaio, supportano l'avantreno e il retrotreno, oltre ai parafranghi e ai cofani realizzati in materiali compositi. Le forme della "Turbo 16" riprendono quelle delle altre "205" a 3 porte e la fanaleria è la stessa; cambiano però proporzioni e dimensioni. Inoltre sul muso, sui cofani e sui parafranghi vi sono generose aperture per raffreddare gli organi meccanici e per convogliare i flussi aerodinamici.

Anche la meccanica è da competizione. Essa prende il meglio dalle più quotate concorrenti del momento: il motore centrale come sulla Lancia "037" e la trazione integrale come sull'Audi "Quattro". Per ricavare la massima potenza da un motore il più leggero possibile e di cilindrata contenuta non c'è alternativa al turbo, che la Peugeot adotta qui per la prima volta. Il quattro cilindri "XU8T" sfrutta il basamento e il monoblocco di serie "XU", ma adotta una nuova testata a 16 valvole azionate da due alberi a cam- ➤

**Materiali compositi**

Sopra. La carrozzeria adotta la sezione anteriore e le porte della "GTI" di serie. Parafranghi, fianchetti e cofani sono realizzati con materiali compositi (strati di fibra di vetro e di kevlar spalmati con resine epossidiche). Lo specifico lunotto apribile è in vetro e "termico"; i finestrini posteriori, apribili a compasso, sono in policarbonato, materiale più leggero del vetro.

**Da corsa ma con classe**

A destra. La plancia ha un disegno specifico. Da sinistra, tachimetro con contachilometri, manometro del turbo, contagiri, livello carburante, termometro olio, manometro olio e termometro acqua.

Più a destra. I sedili sono in finta pelle con fascia centrale in tessuto. Pagina a sinistra. L'abitacolo ha un tono prettamente sportivo. Spiccano la pedaliera traforata e la scritta "Turbo 16" sul volante in pelle.



## I TRE DIFFERENZIALI SONO TUTTI AUTOBLOCCANTI, QUELLO CENTRALE RIPARTISCE AL 34 E 66%



me. Esclusiva del modello è l'alimentazione a iniezione meccanica Bosch "K-Jetronic". Il cambio è in linea, con la particolarità della lubrificazione a carter secco per ridurne il surriscaldamento. Il motore invece è a carter umido, ma con circuito di raffreddamento dell'olio esterno.

Il gruppo motore-cambio è montato trasversalmente, dietro la paratia dell'abitacolo, col motore sul lato destro; la distribuzione dei pesi è quindi asimmetrica e provoca un comportamento della vettura lievemente sovrasterzante nelle curve veloci a sinistra. Lo schema della trasmissione integrale risulta invece simmetrico, con l'albero che fornisce la trazione all'avantreno e al retrotreno centrato sull'asse longitudinale della vettura e i semiassi destri e sinistri di ugual lunghezza. Particolarità della trasmissione integrale permanente della "Turbo 16" è la presenza di tre differenziali tutti autobloccanti; quello centrale, che di base ripartisce la coppia al 34%

sull'asse anteriore e al 66% sull'asse posteriore, è di tipo Ferguson a slittamento progressivo e quindi consente una variazione di queste percentuali in funzione dell'aderenza delle ruote di ciascun asse. Le quattro sospensioni sono a quadrilateri articolati: lo schema più semplice per garantire l'invariabilità degli angoli di camber durante le oscillazioni.

Non priva di un certo stile, curata nelle finiture e nell'assemblaggio, la "205 Turbo 16" è offerta solo nella livrea grigio scuro metallizzato con filetti rossi, con una dotazione adeguata e senza optional; in Italia nel 1984 ha un prezzo chiavi in mano di ben 55.380.000 lire (con 63 milioni si comprava una Ferrari "208 GTB Turbo"). Su strada, manco a dirlo, è una vettura impegnativa ma anche deludente per chi non è avvezzo ai motori turbo; la pochissima coppia disponibile sotto i 3500 giri/min non consente partenze brucianti, se non tenendo il motore al di sopra di questo regime e staccando di colpo la frizione (roba da pista); la quinta lunga non favorisce la ripresa, ma ne-

### Tutto occupato

Sopra. L'attacco superiore dell'ammortizzatore anteriore destro, rinforzato da un blocco in acciaio. In secondo piano, il tappo di rifornimento della benzina. Il serbatoio, diviso in due elementi comunicanti, è sotto i sedili.

In alto. Il vano anteriore ospita il radiatore del motore e la ruota di scorta. Non c'è spazio per i bagagli.





### L'aria è vitale

A sinistra. Le prese d'aria sul frontale sono più ampie di quelle delle altre "205".

Sotto. Il vano motore mostra i condotti di ammissione e di uscita dell'aria nell'intercooler (di colore blu) e la testata a 16 valvole, con candele centrali.

anche in quarta la "Turbo 16" è un fulmine di guerra; premendo a fondo l'acceleratore all'uscita delle curve lente, però, il testacoda è quasi garantito, nonostante la trazione integrale le conferisca un comportamento tendenzialmente sottosterzante.

La "Turbo 16" è una vera macchina da corsa: rude, rumorosa, per piloti esperti, adatta alle strade sterrate e a bassa aderenza. Questa sua attitudine spinge molti appassionati a trasformare per i rally molti esemplari stradali, più o meno simili alle vetture ufficiali (la "Evo" del 1984 e la "Evo2" del 1985). Dopo l'abolizione delle Gruppo B (l'ultima stagione è il 1986), troppo performanti e pericolose, tante "Turbo 16", ufficiali e no, vengono utilizzate nelle gare di Rally Cross, dove rimangono spesso danneggiate. Di conseguenza, finiscono con l'essere rottamate. Delle 200 "stradali" costruite pare che ne sopravvivano solo 58: quella del servizio, una delle quattro in Italia, appartiene ad Alberto Donghi, titolare della concessionaria Peugeot di Rovato, Brescia.



### Originale e conservata

Nella foto. Immatricolata da nuova a Milano nel 1986, dal 2006 questa vettura appartiene a un concessionario Peugeot di Rovato (BS). È una delle quattro censite in Italia ed è in condizioni perfette. I pneumatici sono i "TRX", che la Michelin continua a produrre; costano 400 euro l'uno.



### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, trasversale 4 cilindri in linea Alesaggio 83 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 1775 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 6,5:1 Potenza 200 CV DIN a 6750 giri/min Coppia 26 kgm DIN a 4000 giri/min Quattro valvole per cilindro Distribuzione bialbero a camme in testa Iniezione Bosch "K-Jetronic" Turbocompressore KKK, con intercooler aria-aria Accensione elettronica integrata Lubrificazione forzata, 5,5 litri Raffreddamento ad acqua, 11,25 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 33 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione integrale permanente, con tre differenziali autobloccanti Cambio a 5 marce sincronizzate Frizione monodisco a secco Leva di comando centrale Rapporto differenziali ant. e post. 3,888:1 Rapporto differenziale centrale 1,13:1 Pneumatici 210/55 TRX-390.
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2 porte, 2 posti Scocca portante in acciaio, carrozzeria in materiali compositi Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, quadrilateri articolati, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali, barre stabilizzatrici Freni idraulici a dischi autoventilanti, doppio circuito, servocomando Serbatoio sdoppiato da 55 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2540 mm Carreggiata ant./post. 1430/1430 mm Lungh. 3820 mm - Largh. 1700 mm Altezza 1353 mm Peso in ordine di marcia 1145 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 210 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6 secondi Consumo medio 10,3 l/100 km.

### 208 GTI

#### LA SERIE CONTINUA

Presentata prima come "concept" (Parigi 2012), poi in versione definitiva a Ginevra (marzo 2013), la Peugeot "208 GTI" è in vendita da questo mese. Il motore anteriore trasversale è un 4 cilindri 16 valvole di 1598 cm<sup>3</sup> dotato di turbo e iniezione diretta. Con 200 CV a 5800 giri/min, la vettura tocca i 230 km/h e accelera da 0 a 100 in 6,8 sec, prestazioni molto vicine a quelle della "205 Turbo 16".



# CROCI E DELIZIE DELLA **SERIE LIMITATA**

Le "stradali" originali sono poche: all'epoca si preferiva trasformarle per le gare. La difficoltà di trovare i ricambi condiziona la libertà del pilota, sempre combattuto tra la voglia di "tirare" e quella di risparmiare la macchina...

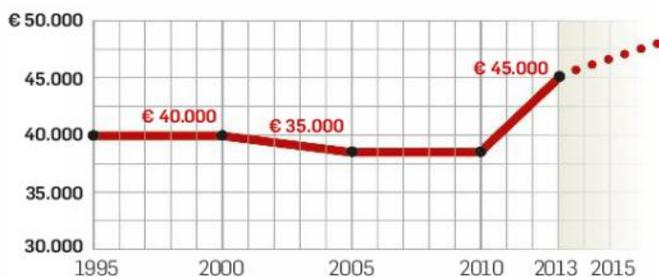
## IL RESTAURO

### ROBA DA **ESPERTI**

**B**en costruita con materiali di qualità, la "Turbo 16" è una vettura fatta per durare. La scocca in acciaio è adeguatamente trattata contro la corrosione, con cataforesi e iniezioni di cera negli scatolati; le parti realizzate in materiali compositi sono ben dimensionate e rifinite. La meccanica, pur molto complessa, è a prova di rally, quindi robustissima. Se rigorosamente originale, completa e ben tenuta, come quella del servizio, la "Turbo 16" è quindi una vettura sicuramente da acquistare. Da evitare invece gli esemplari con parti mancanti o da restaurare. I ricambi specifici sono oggi introvabili e i componenti in materiali compositi (non semplice vetroresina) non sono poi così facili da riparare.

## DIECI ANNI DOPO SU DEL 40 %

Da nuova, nel 1984, la "Turbo 16" costava in Italia oltre 55.000.000 lire, un prezzo elevato, pur considerando i contenuti tecnici e la costruzione semiartigianale della vettura. Resta il fatto che solo dieci anni più tardi il suo valore era aumentato di oltre il 40 %, in decisa controtendenza rispetto all'andamento di una qualsiasi vettura usata. Merito certamente dell'esclusività del modello, ma anche del gradimento degli appassionati, che non è mai venuto a mancare. La forte tendenza al rialzo degli ultimi anni, che ha premiato gli esemplari originali e in ottime condizioni, è destinata a mantenersi, anche se con una crescita meno rapida.



## COMMUNITY

**Club Storico Peugeot Italia** -  
[www.peugeot.it/clubstorico/](http://www.peugeot.it/clubstorico/)  
**Passione Peugeot** -  
[www.passionepeugeot.it](http://www.passionepeugeot.it)  
**Club 205 Turbo 16** -  
[www.club205turbo16.com](http://www.club205turbo16.com)

## NOI NE ABBIAMO PARLATO

- **Ruoteclassiche** novembre 2004, storia.
- **Quattroruote** novembre 1984, prova su strada.
- **Peugeot 205 T16, Rally Giants Series**, Veloce Publishing 2007, autore Graham Robson, testo in inglese, 128 pagine, 20 euro solo on line.
- **Peugeot 205 Turbo 16: les lauriers de Sochaux**, Etai 2011, autore Cédric Lelong, testo in francese, 160 pagine, 42 euro (reperibile alla Libreria dell'Automobile di Milano, corso Venezia 45).

## TASSATIVAMENTE PER I RALLY DELLA DOMENICA

Fascino	***	Solo gli intenditori oggi sono in grado di non scambiare la per una "205 GTI" truccata.
Prezzo	***	La quotazione decisamente elevata tiene lontani i "perditempo". Meglio così.
Costo di gestione	**	Da vera macchina da corsa: consuma parecchio e richiede una manutenzione accurata.
Uso quotidiano	**	Niente città e poca autostrada. Il misto stretto su strade collinari è il suo terreno ideale.
Affidabilità	****	Costruita per i rally più impegnativi, ha una robustezza a tutta prova.
Reperibilità ricambi	*	Non si trova praticamente nulla, se non cannibalizzando un altro esemplare.
Attività dei club	****	Notevole per le Peugeot in generale. Il club dedicato al modello è solo in Francia.

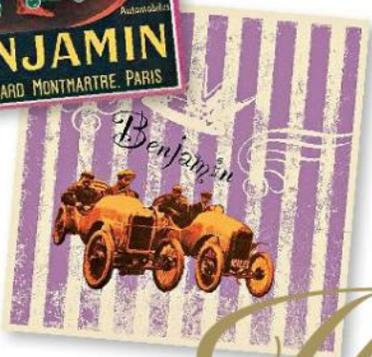
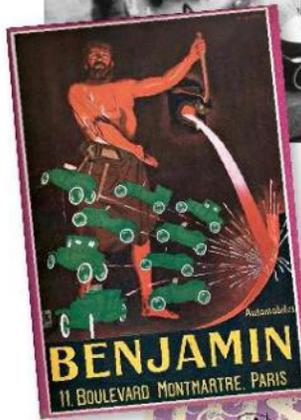
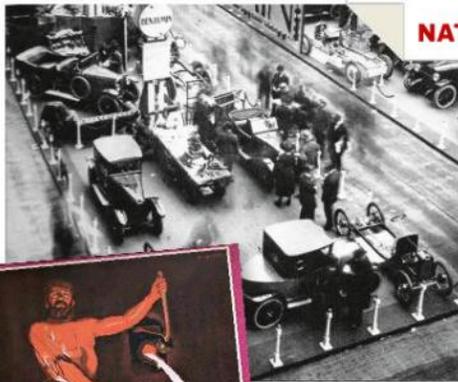
### LE PRESTAZIONI SECONDO LA BIBBIA

*Da Quattroruote di novembre 1984*

Velocità massima: **212,8 km/h**;  
 accelerazione 0-100 km/h: **6,6 sec**;  
 frenata da 100 km/h: **41,4 metri**;  
 consumo a 80-100-130 km/h: **rispettivamente 9-10,5-14,4 l/100 km**.



*Si ringrazia della collaborazione la modella Anastasia Sapelnikova.*



# Petit BIJOUX

Tra i migliori esempi di "cyclecar" sportiva, veniva prodotta da una dinamica Casa parigina e vanta soluzioni tecniche originali e intelligenti, premiate all'epoca da numerose vittorie. Motore "750" a quattro cilindri, 11 CV, 80 km/h e la rarità dell'avviamento elettrico. Uno dei pochi esemplari sopravvissuti si trova in Italia

di Maurizio Schifano, foto di Simone Romeo

*A*

a il volante e l'abitacolo come un'automobile, ma è leggera e semplice come una motocicletta: questo significa "cyclecar". Il termine, coniato negli anni Dieci del secolo scorso, identifica una categoria di vetture davvero minime, a tre o quattro ruote, che potevano beneficiare di tasse di immatricolazione e di circolazione ridotte.

Nel 1912 un regolamento internazionale, riconosciuto da Gran Bretagna, Canada, Stati Uniti, Francia, Olanda, Belgio, Italia, Austria e Germania, le divise in due classi: una minore, con peso compreso tra i 150 e i 300 kg, cilindrata massima di 750 cm<sup>3</sup> e sezione minima dei pneumatici di 55 mm; una maggiore, con peso massimo di 350 kg, cilindrata massima di 1100 cm<sup>3</sup> e sezione minima dei pneumatici di

60 mm. La nostra Benjamin "5HP Type B" in versione "Course" ("Corsa"), costruita in Francia nel 1923, 751 cm<sup>3</sup>, si pone a cavallo delle due classi. La vettura appartiene dal 2006 ad Armando Boldorini, 70 anni, di Cardano al Campo (VA), appassionato di auto d'epoca fino agli anni Venti: "La vidi nella bottega di un rigattiere in Camargue, dove ero in vacanza. Della carrozzeria rimaneva solo un'elegante intelaiatura in legno, ben conservata, che lasciava intuire una linea slanciata; per il resto la vettura era completa e sul radiatore recava ancora il marchio Benjamin, che - lo confesso - vedevo per la prima volta. L'acquisto d'impulso per 7000 euro; non poco, ma non riuscii a spuntare di meno".

Armando fece approfondite ricerche: apprese che la Benjamin, fondata nel 1921 dall'industriale Maurice Jeanson, già attivo nel settore aeronautico, era stata una delle marche che più avevano contribuito alla diffusione delle cyclecar. Cresciuta parecchio nella prima metà degli anni Venti, con una gamma di modelli degna di una Casa automobilistica americana e una produzione estesa anche alle biciclette e alle moto, nel 1927 si trovò sull'orlo del fallimento. Fu rifondata come Benova, ma nel 1929 chiuse definitivamente i battenti.

La produzione della cyclecar "5HP", che Jeanson aveva lanciato nel 1922 e sulla quale contava molto, si svolgeva nello stabilimento della Casa ad Asnières, presso Parigi, e nel nuovo impianto di Gennevilliers, nelle immediate vicinanze. Vanto della Benjamin era che per l'assemblaggio di un esemplare occorresse solo cinquanta minuti. Nel 1923 era stata lanciata la "5HP Type B", la cui gamma comprendeva una ▶

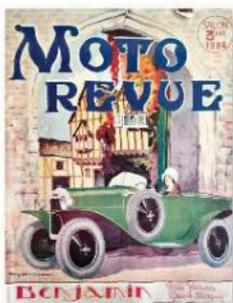
**Presentazione in grande stile**

Dall'alto. La foto dello stand d'esordio della Benjamin al Salone di Parigi del 1921; le riproduzioni di un manifesto e di un depliant della Casa parigina, che aveva il salone di esposizione al numero 11 del Boulevard Montmartre.

Sotto. La versione "Course" della "5HP" ha una carrozzeria essenziale, che il proprietario ha interamente ricostruito in alluminio.







**ATTIVA TRA IL 1921 E IL 1927,  
LA CASA FRANCESE  
OFFRIVA UNA SERIE DI MODELLI  
DEGNA DI UNA CASA  
AUTOMOBILISTICA AMERICANA**



**L'eco della stampa**

Sopra. Significativo lo slogan che compare su questo manifesto pubblicitario stile Art Déco: "Piccola vettura, grande marca".

In alto. Frequente la presenza della Benjamin sulle copertine delle riviste specializzate dell'epoca. Una di queste era intitolata "Cyclecars & Voiturettes".



ventina di versioni di serie; questo era senz'altro uno dei punti di forza della Benjamin.

La versione "Course", espressamente concepita per l'attività agonistica, era solo leggermente più potente rispetto a quella standard (11 CV contro 10 circa, grazie a un carburatore più grosso), però aveva la carrozzeria ridotta all'osso, priva di parabrezza, e parafranghi a dir poco essenziali: con un peso di 320 kg, era molto competitiva, come dimostrano le vittorie (box a pag. 116), e anche affidabile, grazie a una meccanica ben concepita e robusta. Il motore Lemaître et Gérard, raffreddato ad acqua, è un quattro cilindri in linea: scelta poco comune, dato che le cyclecar degli anni Venti montavano di solito monocilindrici e bicilindrici di origine motociclistica con raffreddamento ad aria. L'albero a gomiti ruota su due soli supporti di banco, dotati di cuscinetti anziché di semplici bronzine. La distribuzione è a valvole laterali, all'epoca meno problematica di quella a valvole in testa in caso di rottura delle molle, e adeguata a un motore tutto sommato poco spinto.

Fatto inconsueto per una cyclecar, sulla "5HP" c'è perfino l'avviamento elettrico, comandato da un pulsante sul pavimento; peccato che l'impianto a 6 Volt (fari e luci erano di serie), ne limiti un po' l'efficienza. Originale la linea della trasmissione "bloc integral", costituita dalla campana della frizione, da un



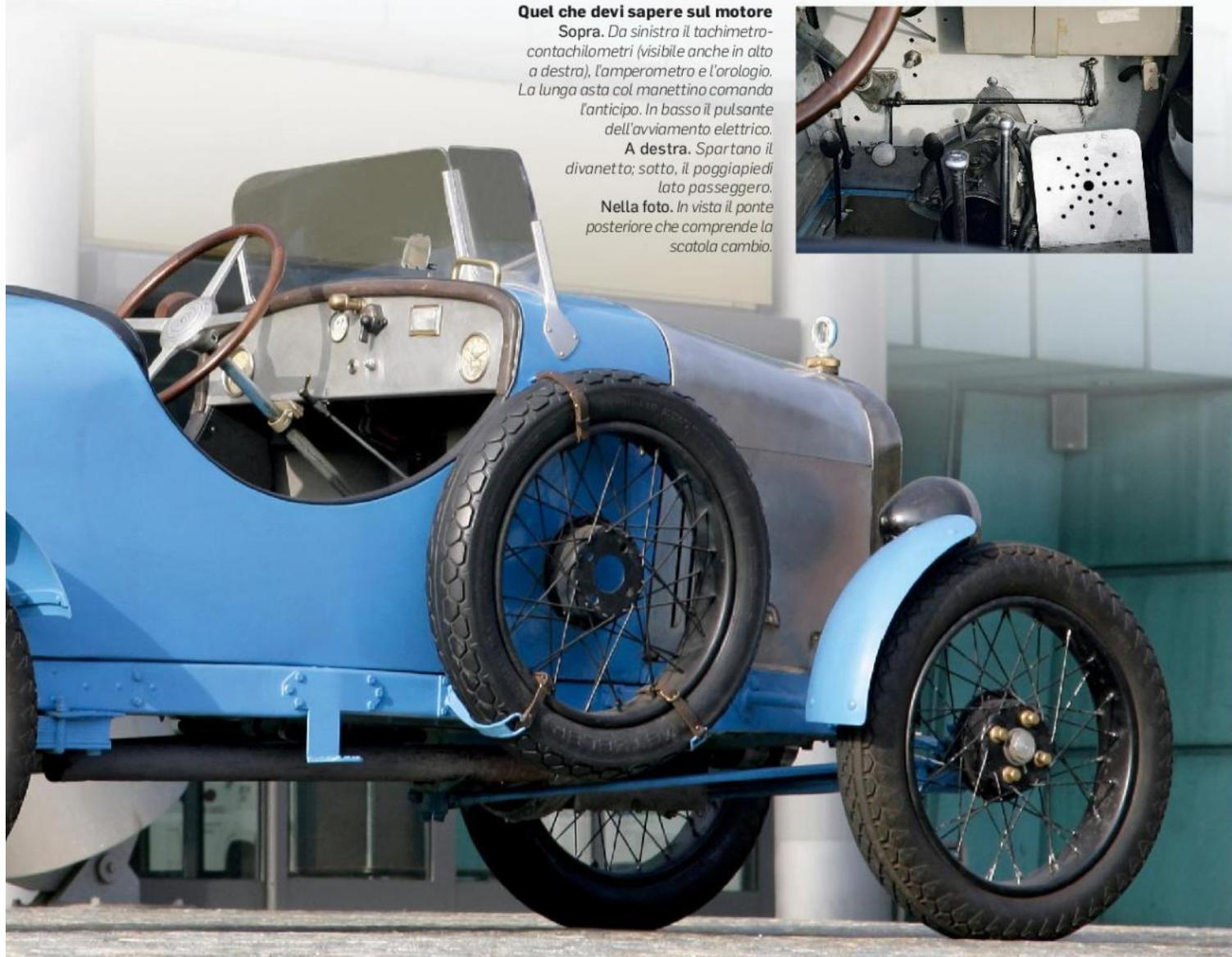


**Quel che devi sapere sul motore**

Sopra. Da sinistra il tachimetro-contachilometri (visibile anche in alto a destra), l'amperometro e l'orologio. La lunga asta col manettino comanda l'anticipo. In basso il pulsante dell'avviamento elettrico.

A destra. Spartano il divanetto; sotto, il poggiatesta lato passeggero.

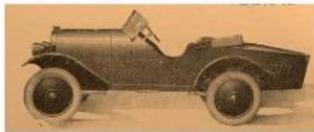
Nella foto. In vista il ponte posteriore che comprende la scatola cambio.



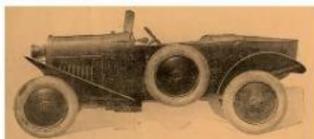
## IL CATALOGO DEL 1925 (E NON SONO TUTTE)



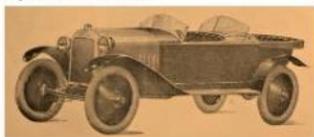
3 Places Sport



5HP à Bloc Integral



Cyclecar P.2 Luxe



Type 4 Places Luxe



Type 4 Places Série



P.2 Conduite Intérieure



Petite Camionnette



Charrette Normande



Type 4 Place Conduite Intérieure



### Davanti non si frena

A lato. I mozzi anteriori sono privi di freni: fatto normale su una vettura dei primi anni Venti. Era diffusa la convinzione che i tamburi sulle quattro ruote fossero pericolosi e causassero frenate troppo brusche. Più a sinistra. Il tappo in ottone del serbatoio benzina è collocato dietro il paraframma.

tubo all'interno del quale gira l'albero di trasmissione e dal ponte posteriore che racchiude il cambio, la coppia conica e l'asse delle ruote.

Come su tutte le cyclecar, non c'è differenziale, ma la carreggiata posteriore stretta (86 cm) riduce gli attriti. "Alla partenza", suggerisce Armando, "è però consigliabile non avere le ruote anteriori sterzate, perché si rischia di sbandare". Originali anche i freni, solo sulle ruote posteriori e comandati da cavi bowden: il sinistro si aziona con la leva a pavimento, che affianca quella del cambio; il destro con il classico pedale. Poiché manca il differenziale e le ruote posteriori sono rigidamente collegate dall'asse, questo sistema funge da doppio comando, consentendo di graduare meglio la frenata. Armando ha eseguito

personalmente il restauro della vettura la sera e nei weekend, coadiuvato da un paio di amici, uno battilastra all'Agusta e l'altro provetto meccanico. La carrozzeria, che in origine era in acciaio con il cofano in alluminio, è stata ricostruita tutta in alluminio, vestendo fedelmente lo scheletro in legno originale. Il motore è stato revisionato, sostituendo pistoni e valvole; l'impianto elettrico è stato rifatto ex novo, montando la batteria nell'ampio vano posteriore, chiuso da uno sportello. Smontati e riposti in garage, i cerchi a disco originali sono stati rimpiazzati da ruote a raggi, secondo una prassi in uso già negli anni Venti per le cyclecar da corsa; non essendo più disponibili i pneumatici a tallone originali misura 700 x 80 (il primo numero è il diametro esterno, il

## 1922-23: DUE ANNI D'ORO

# VINSE AL TOUR DE FRANCE E A LE MANS

Peri più di oggi per ottenere successo commerciale occorreva vincere le gare. Ciò valeva anche per le cyclecar. Naturale quindi che anche la Benjamin si cimentasse nelle competizioni. Gli anni di grazia furono il 1922 e il 1923, quando nella classe 750 si distinse proprio la "5HP". Tra i risultati più eclatanti del 1922, la vittoria al Tour de France (a lato, la vettura vincitrice portata a spalla dal pubblico), i primi cinque posti al 1° Bol d'Or sul circuito di Vaujours, i primi due posti alla Paris-Le Pyrénées-Paris, il secondo e terzo posto al Grand Prix des Cyclecars a Le Mans e la vittoria al Circuit des Routes Pavées. Tra i piloti anche una donna, Madame Gouraud-Morris. A fine stagione la Benjamin vince il campionato francese di velocità. Nel 1923 vince ancora il Tour de France, classe 1100. Nella classe 750 si piazza seconda, terza e quinta al 2° Bol d'Or sul circuito di Saint-Germain-en-Laye. Alla Paris-Les Pyrénées-Paris conquista i primi tre posti assoluti e a fine stagione vince per il secondo anno consecutivo il campionato francese di velocità. Un palmarès davvero notevole.



« A l'arrivée du Tour de France 1922, les "BENJAMIN", couvertes de fleurs, sont portées en triomphe par la foule enthousiaste »





secondo è la larghezza, entrambi in millimetri), sono stati montati pneumatici 710x90, sempre a tallone, oggi replicati. Hanno completato l'opera la nicelatura (ben diversa dalla cromatura!) della calandra e dei fari in ottone, un nuovo parabrezza, un nuovo rivestimento del divanetto, il restauro conservativo del volante e dei pochi strumenti di bordo e la verniciatura azzurro Francia della carrozzeria, lasciando in alluminio naturale il cofano motore.

Agile e scattante, la "5HP" non è difficile da guidare, a patto di abituarsi al pedale del gas centrale, tra frizione e freno, tipico di molte vetture della sua epoca. Ma attenzione a non lasciarsi prendere la mano, specie sullo sconnesso: la "Course" è priva di ammortizzatori; perdere il controllo è un attimo. 

#### Quattro cilindri su due supporti

*Sopra. Sul paraframma è fissata la tromba elettrica.*

*Sopra a sinistra. Molto compatto il quattro cilindri in linea Lemaître et Gérard, grazie alla distribuzione a valvole laterali e all'adozione di due soli supporti di banco. Sulla testa si notano i tappi in ottone per l'ispezione delle valvole.*

## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 53,8 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 751 cm <sup>3</sup> Potenza 11 CV a 2000 giri/min Distribuzione a valvole laterali Carburatore Griffon Accensione a magnete Impianto elettrico 6 V.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore, albero e coppia conica Cambio a 3 marce, al retrotreno Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici a tallone 700x80.
<b>Corpo vettura</b>	Sport 2 posti Telaio a longheroni e traverse in acciaio Carrozzeria in acciaio su telaio in legno Sospensioni ant. ad assale rigido, balestra semiellittica trasversale Sospensioni post. a ponte rigido, mezze balestre semiellittiche longitudinali, cantilever Freni meccanici a cavo posteriori, sinistro a mano, destro a pedale Sterzo a vite e settore.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2260 mm Carreggiata ant./post. 910/860 mm Peso a vuoto 320 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 80 km/h.



**Predilige il liscio**  
Nella foto. Priva di ammortizzatori, la "Course" si guida bene su strade lisce. Sullo sconnesso è facile perderne il controllo. Le versioni stradali, invece, montavano ammortizzatori posteriori a compasso regolabili.

# DA 150 A ZERO IN 15 ANNI

All'epoca erano milioni. Oggi costa davvero poco. Ma i contenuti che la vettura offre sono eccellenti. Fra questi, il fatto di essere l'ultima con un motore concepito prima che la gestione del Tridente passasse sotto il controllo della Ferrari

di Marco Di Pietro



# “L”

accelerazione è tanto prepotente da risultare persino imbarazzante. Eppure non avete premuto il gas che per metà della corsa”. Con queste parole nel 1998 Quattroruote presenta la Maserati “3200 GT”, una granturismo con la “G” maiuscola, in linea con la tradizione, e che per la Casa del Tridente ha segnato una sorta di spartiacque: è l’ultima Maserati ad avere una meccanica nata in casa e, nello stesso tempo, la prima Maserati della gestione Ferrari.

La “3200 GT” raccoglie il meglio dell’eredità lasciata dalla vecchie gestioni De Tomaso e Fiat. A cominciare dal motore, cioè l’8 cilindri a V di 3,2 litri biturbo che già aveva equipaggiato

la “Quattroporte”. Gli uomini di Maranello, in collaborazione con i tecnici del Tridente e con Giugiaro Giugiaro, danno corpo a una granturismo di gran classe.

### Meno di 5000 esemplari

Nata nel 1998 a tempo di record (dieci mesi dal primo disegno alla messa su strada) rimane in produzione fino al 2001, totalizzando 4795 esemplari, quando viene sostituita dalla “Coupé”, che ne conserva la linea ma adotta un V8 aspirato di Maranello. Oggi uno dei 4795 esemplari costruiti vale 18.000 euro, il prezzo di una Fiat “Punto” nuova accessoriata. Certo, bisogna mettere ➤

### Giugiaro a mano libera

*Nella foto. La linea è opera di Giugiaro Giugiaro: lo stilista torinese ha avuto carta bianca nel disegnare la “3200 GT”. Risultato: una granturismo moderna con tanti richiami alla tradizione.*

### Pro

Prestazioni  
Importanza storica  
Produzione limitata  
Prezzo  
Valore del marchio

### Contro

Manutenzione costosa  
Superbollo  
Reperibilità  
Rivalutazione lontana  
Consumo





**YOUNGTIMER** Maserati "3200 GT" 1998-2001

## DIMENTICATEVI LE "BITURBO": NONOSTANTE 370 CAVALLI, 280 ALL'ORA E UNO 0-100 IN 5 SECONDI QUESTA GT È AFFIDABILE



da parte i pregiudizi. Per troppo tempo i nomi Maserati e "Biturbo" sono stati associati a guai di ogni tipo. Invece la "3200 GT" non solo non si rompe, ma è affidabile come una paciosa berlina Mercedes degli anni Settanta, nonostante 370 CV, una velocità massima di 280 km/h e un'accelerazione 0-100 in 5 secondi.

Purtroppo di queste Maserati ne sono rimaste poche in giro. Gli elevati costi di gestione hanno spinto molti proprietari a disfarsene (ne hanno approfittato gli stranieri, che se le sono portate via per somme ridicole). Ma in vista di un utilizzo puramente collezionistico, i costi di gestione spaventano molto meno. Da una ricerca sui più noti siti di e-commerce automobilistico, risultano attualmente disponibili una cinquantina di "3200

GT", con prezzi dai 12-13.000 euro fino ai 30.000 di una rarissima "Assetto Corsa" (250 esemplari, solo 56 venduti in Italia). La quotazione di Ruoteclassiche, 18.000 euro per un esemplare in buone condizioni, è un corretto riferimento. Non dimentichiamo che, accessori esclusi, la macchina costava, nuova, 150 milioni di lire.

### Manuale o automatica a scelta

Per quanto riguarda gli allestimenti se ne possono trovare letteralmente di tutti i colori. Sebbene suggerisse gli abbinamenti, la Maserati permetteva al cliente di scegliere in totale libertà la vernice e di abbinarla con gli interni secondo il proprio gusto. Libertà di scelta anche per il cambio: manuale a 6 rapporti o automatico a quattro (che ▶





## I DATI DI QUATTORRUOTE

ottobre 1998

Velocità massima		km/h
Dichiarata		280,0
Effettiva		280,2

Accelerazione		
km/h		secondi
0-60		2,9
0-80		4,0
0-100		5,5
0-130		8,3
0-180		15,6
0-200		28,2

Ripresa in VI marcia		
km/h		secondi
70-100		8,8
70-130		15,3
70-180		28,2

Frenata		
km/h		metri
80		24,2
100		37,8
120		54,5
130		64,0
180		122,6

### Prestazioni da brivido

A sinistra. Le rilevazioni strumentali di Quattroporte valsero alla "3200 GT" il massimo delle stelle nella valutazione di motore, accelerazione, ripresa, tenuta di strada e stabilità: un fatto raro anche per le più celebrate sportive.



### Quattro posti veri

A sinistra. Grazie al sedile reclinabile che avanza elettricamente, accedere ai posti dietro è agevole. Una volta a bordo, anche il divanetto posteriore è comodo. La Maserati, nel progettare e realizzare l'abitacolo, ha profuso tutta la sua capacità artigianale e qualitativa.

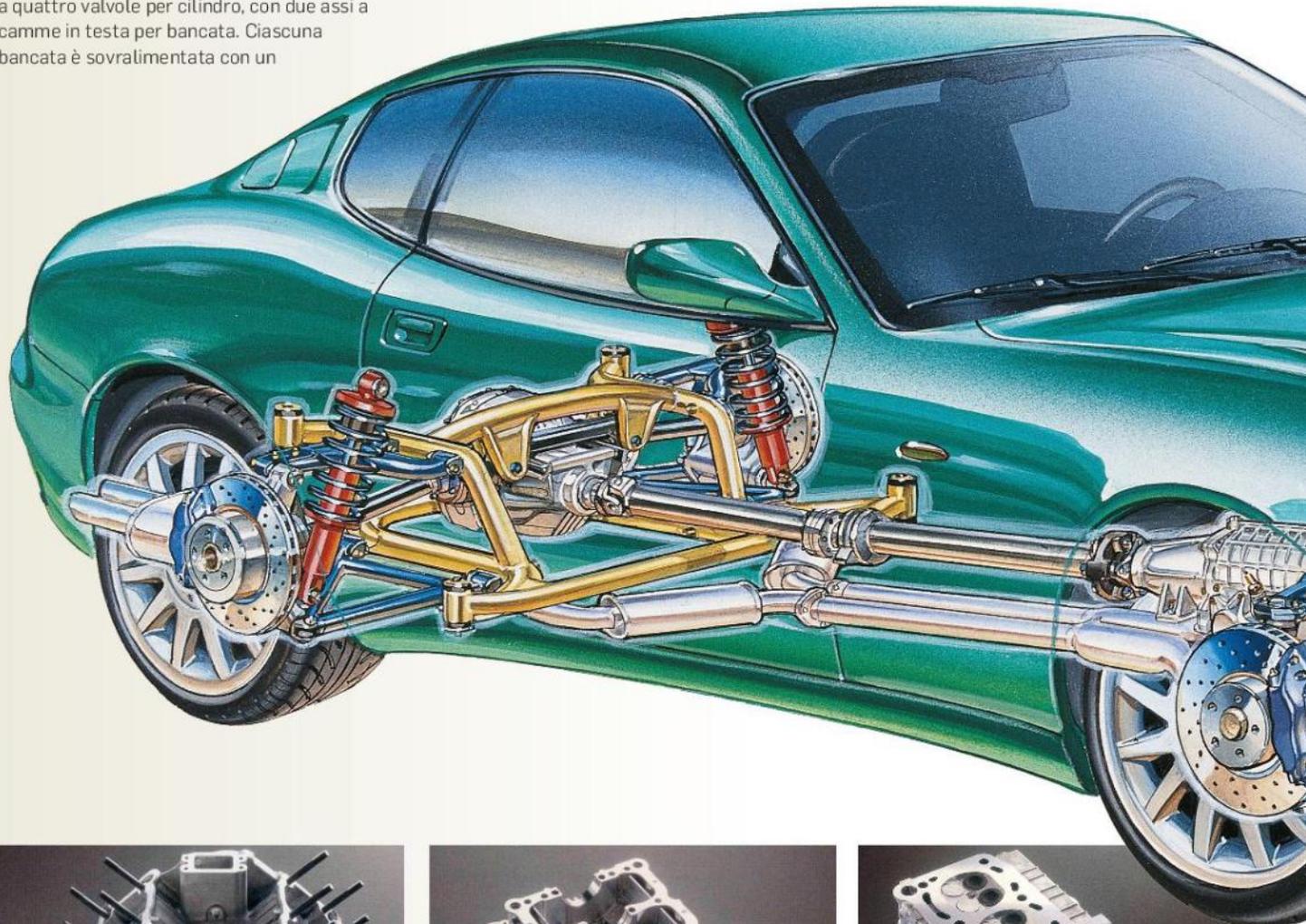


# SUL MOTORE C'È IL TRIDENTE

Il cuore della "3200 GT" è l'ottimo V8 di 3217 cm<sup>3</sup> di autentica scuola Maserati. Si tratta dell'ultima evoluzione del motore "quadro" della "Quattroporte" da 335 CV che qui diventano 370: una potenza che all'epoca era di soli 10 CV inferiore alla contemporanea Ferrari "F355" (ma lì la cilindrata era di 3496 cm<sup>3</sup>). La distribuzione è a quattro valvole per cilindro, con due assi a camme in testa per bancata. Ciascuna bancata è sovralimentata con un

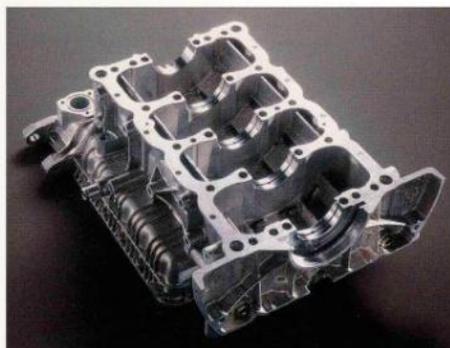
turbocompressore Ihi e due intercooler per abbassare la temperatura dell'aria in ingresso. I condotti di aspirazione di 425 mm migliorano la coppia ai bassi regimi, che tocca i 50 kgm a soli 2700 giri/min e rimane costante fino a 5500 giri. Questo permette una guida estremamente gratificante anche alle basse andature: la Maserati è così

elastica da consentire di viaggiare in sesta marcia anche a 60-70 km/h. Il cambio manuale è un pezzo di bravura in fatto di maneggevolezza e rapidità; i rapporti delle prime tre marce sono corti per favorire lo spunto iniziale. L'impianto frenante è sviluppato dalla Brembo e ha quattro dischi con isolatori in ceramica sui pistoncini: il



### Monoblocco superiore

Il monoblocco del V8 che equipaggia la "3200 GT" è diviso in due parti, superiore e inferiore. L'albero motore viene fissato nel mezzo e poggia su cinque supporti di banco.



### Monoblocco inferiore

La parte bassa ha i supporti di banco ricavati nella fusione, realizzata con una speciale lega leggera che permette di contenere il peso dell'imponente V8 sotto i 200 chilogrammi.



### Testata plurivalvole

Nel rispetto della tradizione Maserati, anche la "3200 GT" adotta testate con distribuzione a 4 valvole per cilindro. I condotti dell'aspirazione allungati migliorano la coppia in basso.

massimo disponibile in quegli anni. L'intervento dei tecnici della Ferrari si vede nello schema delle sospensioni: davanti è stato adottato lo schema a parallelogramma per dare il massimo della precisione di guida. Ovviamente i materiali impiegati nelle masse non sospese sono in lega di alluminio. Abbondante l'impiego dell'elettronica, nel motore (acceleratore "drive by wire") e nelle sospensioni (regolabili).

### IL LISTINO ACCESSORI (prezzi 1998 in lire)

Antifurto elettronico	<b>1.080.000</b>
Cambio automatico a 4 rapporti	<b>6.000.000</b>
Colore vernice fuori gamma	<b>3.300.000</b>
Colore vernice su campione	<b>6.500.000</b>
Extra service	<b>1.400.000</b>
Sedile e appoggiatesta lato guida elettrici con memoria	<b>2.600.000</b>
Sedili anteriori riscaldabili	<b>900.000</b>
Sospensioni regolabili	<b>4.000.000</b>
Vernice metallizzata	<b>2.000.000</b>

### I RICAMBI (prezzi odierni in euro)

Kit dischi anteriori	<b>1200</b>
Pinze freni anteriori (coppia)	<b>1600</b>
Ammortizzatori nuovi (4)	<b>1200</b>
Faro anteriore (completo)	<b>900</b>
Faro posteriore (completo)	<b>1000</b>
Impianto di scarico (artigianale)	<b>3000</b>
Paraurti anteriore (grezzo)	<b>1200</b>
Paraurti posteriore (grezzo)	<b>1200</b>
Set candele	<b>160</b>
Filtro aria	<b>115</b>
Rivestimenti sedili in pelle	<b>7.500</b>

### CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 8 cilindri V (90°)  
 Alesaggio 80 mm - Corsa 80 mm  
 Cilindrata 3217 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione: 7,3:1  
 Potenza 370 CV DIN a 6250 giri/min  
 Coppia 49,5 kgm a 2700 giri/min  
 Distribuzione con 4 valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa per bancata (comando a catena)  
 Impianto di iniezione e accensione elettronica integrato  
 Sovralimentazione con due turbocompressori Ihi "RHB", due intercooler  
 Lubrificazione forzata a carter umido  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Differenziale autobloccante a lamelle (40%)  
 Cambio manuale a 6 marce + RM  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco, comando idraulico  
 Pneumatici anteriori 235/40 ZR 18  
 Pneumatici posteriori 265/35 ZR 18  
 Cerchi in lega leggera 8Jx18" (ant.) e 9,5Jx18" (post.).

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 4 posti  
 Scocca portante in lamiera stampata, con telaietti ausiliari  
 Carrozzeria in acciaio  
 Avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barre stabilizzatrici  
 Ammortizzatori idraulici telescopici a controllo elettronico  
 Freni a disco autoventilanti sulle 4 ruote con dispositivo antibloccaggio ABS  
 Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico ad azione differenziata  
 Capacità serbatoio carburante 90 litri.

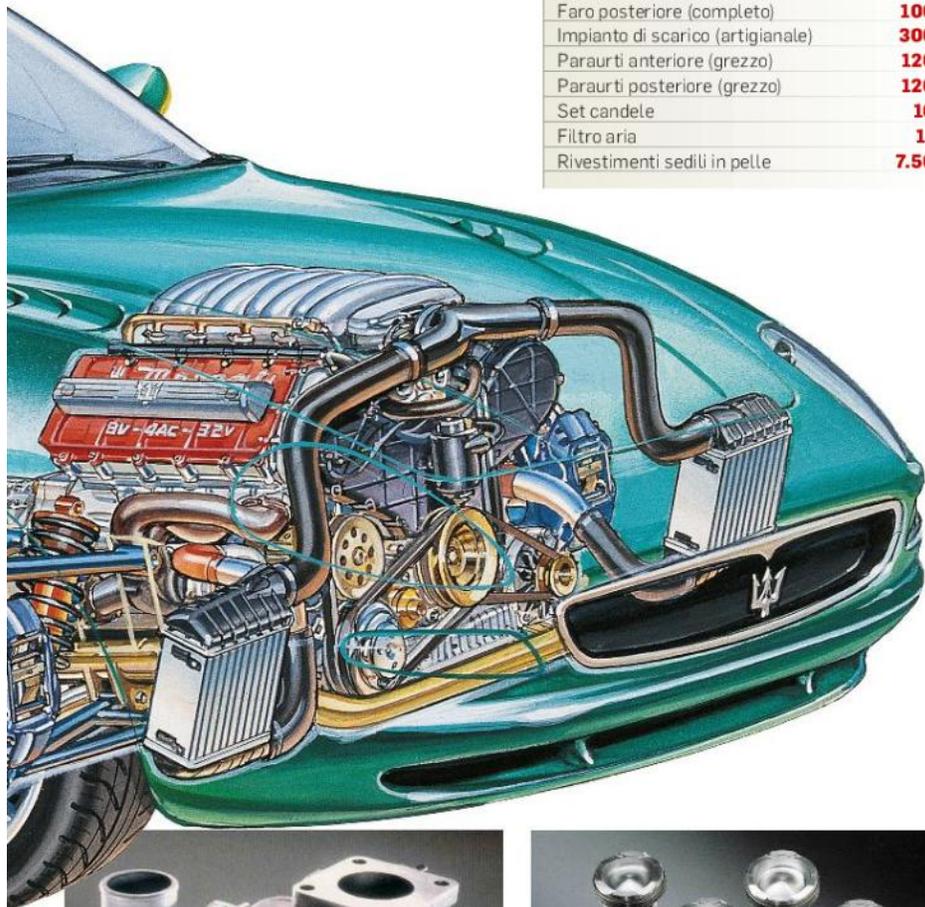
**Dimensioni e peso** Passo 2660 mm  
 Carreggiata ant. 1525 mm - post. 1538 mm  
 Lunghezza 4510 mm - larghezza 1822 mm  
 Altezza 1305 mm  
 Peso in ordine di marcia 1590 kg.

**Prestazioni** Velocità 280 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 5,1 secondi.

### Una granturismo in trasparenza

Nel disegno. In evidenza la disposizione tradizionale della meccanica con motore anteriore e trazione posteriore.

Sotto. La qualità costruttiva si manifesta anche nella cura estetica del motore. Sicuramente la Ferrari ci ha messo lo zampino.



#### Turbine "mixed flow"

La doppia sovralimentazione è affidata a due turbo di tipo "mixed flow" che garantiscono tempi di risposta ridotti del 20% rispetto ai motori sovralimentati tradizionali.



#### Equilibratura perfetta

Il V8 Maserati ha un albero motore con manovelle disposte a 90 gradi; il sound è possente ma il funzionamento è equilibrato e privo di vibrazioni.





**Un'esuberanza da controllare**  
 Sopra. Il pattinamento delle ruote posteriori in accelerazione: meglio andarci piano se non si vuole cambiare un treno di gomme a settimana.  
 In alto. Se si accelera con decisione il sovrasterzo è immediato. Vengono in aiuto del pilota i controlli elettronici, che si attivano e si disinseriscono tramite un pulsante al centro della plancia.

non è ancora il mitico "Cambiocorsa" della successiva "4200 Coupé"). Noi consigliamo il cambio manuale, che funziona bene e dà più gusto alla guida di una granturismo.

I difetti si riducono essenzialmente a uno: i costi di manutenzione. Una Maserati pretende le cure degli esperti di un'officina autorizzata. La "stangata" può essere dolorosa, considerato che, per esempio, la sostituzione della cinghia di di-

stribuzione, prescritta ogni 100.000 km oppure ogni 5 anni, costa 1500 euro (ma i maserati più prudenti preferiscono sostituirla ogni 3 anni o 50.000 km). Se il motore non gira regolare, ma al minimo "tartaglia" (inconveniente spesso legato all'uso molto saltuario della vettura), è probabile che si prospetti la sostituzione del corpo farfallato: 2500 euro più la manodopera.

**Mille euro per le luci posteriori**

La frizione costa 800 euro, più altrettanti di manodopera. Piuttosto costosi sono anche i dischi freno che durano in media 50.000 km: il prezzo Maserati è di 1200 euro la coppia, ma si trovano non originali a meno della metà. Cambiare un treno di pneumatici, di diversa dimensione davanti e dietro (durata 20.000-25.000 km) costa sui 1600 euro.

Sul versante delle sospensioni, nulla da segnalare; su quello della carrozzeria, l'unica difficoltà consiste nel reperire i caratteristici fanali posteriori a "boomerang", che costano 1000 euro. Infine una precisazione: il pulsante "Sport" sulla plancia è un semplice regolatore della rigidità dell'assetto; il più sofisticato sistema elettronico "Skyhook" è arrivato soltanto con la successiva "4200 Coupé". Troppo "giovane" per i nostri gusti. **R**

**LE CONCORRENTI NEL 1998**

					
	Maserati 3200 GT	Aston Martin DB7	BMW 850 Ci	Jaguar XKR	Porsche 911 Carrera
Cilindrata cm <sup>3</sup>	3217	3239	5379	3996	3387
Potenza CV/kW	370/271	332/244	326/240	360/262	300/221
Velocità km/h	280	274	250	250	280
Prezzo all'epoca lire	149.500.000	227.500.000	186.500.000	156.500.000	147.000.000
Quotazione attuale euro	18.000	22.000	11.000	14.000	20.000

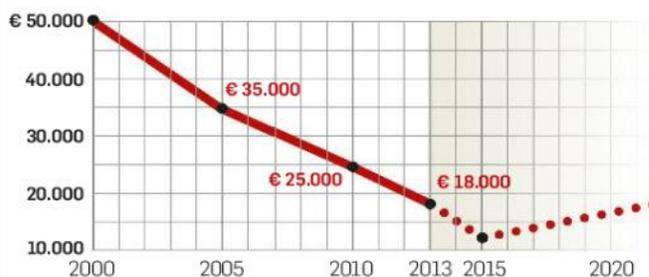
## LA PAGELLA

# IN ECONOMIA GLI UNICI BRUTTI VOTI

<b>Fascino</b>	*****	L'ultima "Maserati-Maserati" con una bella linea firmata Giugiaro.
<b>Prezzo</b>	***	Scenderà ancora ma è già un affare. Da comprare prima che finiscano tutte all'estero.
<b>Costo di gestione</b>	**	La manutenzione ha prezzi da gioielleria. Da affidare a officine autorizzate.
<b>Uso quotidiano</b>	***	Lei si presta, ma "beve" come una spugna. Buona per il weekend.
<b>Affidabilità</b>	****	Qualità quasi tedesca. Anche la meccanica è pressoché indistruttibile.
<b>Reperibilità ricambi</b>	****	Si trova tutto (i fanali posteriori a "boomerang" con difficoltà), basta pagare.
<b>Attività dei club</b>	*****	Oltre quello ufficiale, decine di sodalizi sparsi nel mondo l'accolgono a braccia aperte.
<b>Tenuta di valore</b>	**	Da un decennio in continua discesa e questa tendenza continuerà ancora per qualche anno.

## OPPRESSA DA BOLLO E SUPERBOLLO

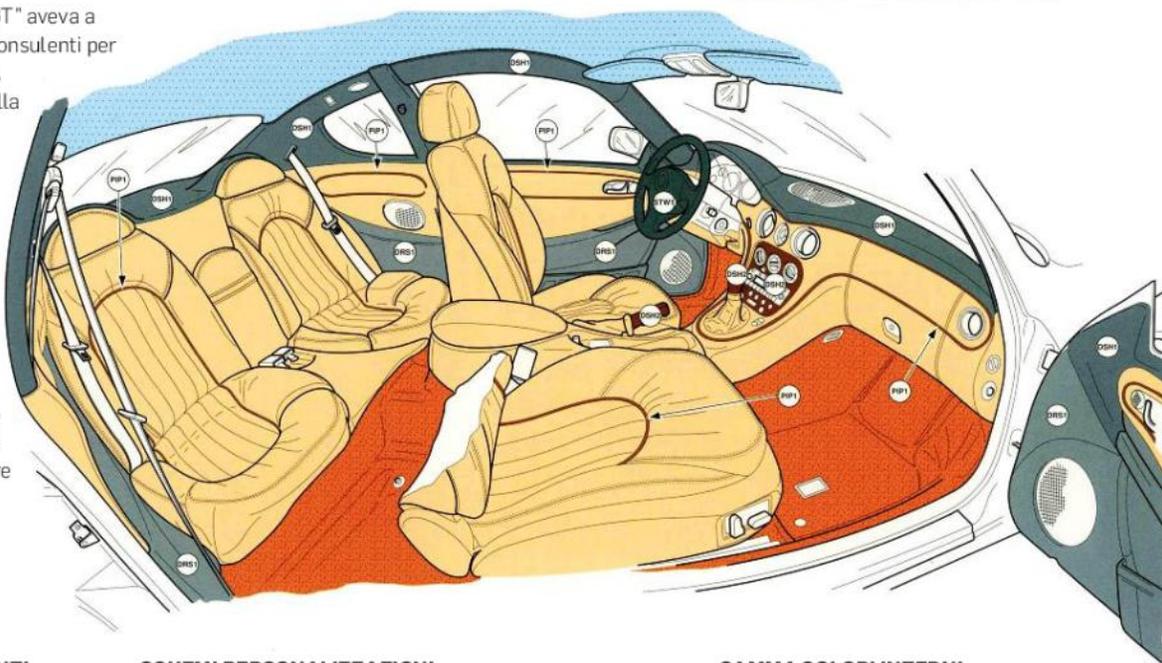
La Maserati "3200 GT" non è ancora giunta alla fase finale della svalutazione. Dagli attuali 18.000 euro scenderà ancora, probabilmente fino ad arrivare a quotazioni di poco superiori ai 10.000 euro entro un paio d'anni. Acquistarla oggi ha il vantaggio di trovare facilmente esemplari belli che il "terrorismo fiscale" induce i proprietari a vendere: un fenomeno che ha favorito l'esportazione di molte vetture. D'altra parte acquistarla oggi significa affrontare ancora per diversi anni il peso del bollo, del superbollo e dell'assicurazione non agevolata. La risalita del prezzo è dunque lontana, ma sarà netta: questa è infatti l'ultima Maserati della generazione "Biturbo", impreziosita dalla riuscita linea di Giugiaro.



## LA PERSONALIZZAZIONE

# NON C'È UNA "3200 GT" UGUALE ALL'ALTRA

**C**hi acquistava una "3200 GT" aveva a disposizione una squadra di consulenti per la personalizzazione estetica, potendo abbinare il colore della carrozzeria a undici colori diversi per i rivestimenti e i dettagli interni (parte superiore e inferiore della plancia, pomello cambio, console centrale, volante e impugnatura del freno a mano, pannelli porta in due parti e fianchetti posteriori). Si poteva scegliere anche il "piping" a contrasto. Soltanto la rara "Assetto Corsa" aveva una gamma colori ridotta a tre tinte: Grigio Touring, Grigio Alfieri e Rosso Mondiale. Qui la pelle degli interni era Connolly traforata.



### MATERIALI DEI RIVESTIMENTI

- Pelle colorata
- Alcantara
- Moquette
- Pelle nera o grigia

### SCHEMI PERSONALIZZAZIONI

-  Colore su richiesta per zona plancia superiore
-  Colore su richiesta per plancetta, pomello, cambio e impugnatura freno a mano
-  Colore su richiesta per zona inferiore pannelli porta
-  Colore su richiesta per cadenino
-  Colore su richiesta per volante

### GAMMA COLORI INTERNI



**RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ**

**Maggio**

**29/4 - 1/5 LA BIANCHINA IN VATICANO (ROMA)**

Raduno internazionale organizzato dal Bianchina Club. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17.00-19.00), [www.bianchina.org](http://www.bianchina.org)

**29/4 - 1/5 RADUNO DEI DUE MARI (GR)**

Raduno di marca, dal Tirreno all'Adriatico, organizzato dall'MG Car Club d'Italia, [www.mgcarclubitalia.com](http://www.mgcarclubitalia.com)

**1 GRAN PREMIO NAPOLI CIRCUITO DI POSILLIPO**

Evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, [www.classiccarclubnapoli.it](http://www.classiccarclubnapoli.it)

**1 TROFEO VAL VEZZENO (PC)**

Gara di regolarità classica Csaì organizzata dalla Vintage Cars Race. [www.saysoon.net/vcr](http://www.saysoon.net/vcr)

**1 CONCORSO D'ELEGANZA S. BENEDETTO DEL TRONTO (AP)**

Concorso di eleganza Asi organizzato dal Club Auto Moto Storiche Picenum. Tel. 0736 812822 [www.ampicenum.it](http://www.ampicenum.it)

**4 - 6 HISTRIA CLASSIC - ASPETTANDO LA STELLA (PN)**

Gara di regolarità Asi organizzata dal Club Ruote del Passato. Tel. 0434 573083 <http://ruotedelpassato.it>

**5 LA 70 MIGLIA DEL LARIO (CO)**

Raduno turistico con prove, a Menaggio, organizzato dall'Associazione Le Nonnette Ruggenti. [www.lenonnetteruggenti.it](http://www.lenonnetteruggenti.it)

**5 - 6 DALLA MAJELLA AL MARE (PE)**

Gara di regolarità Asi organizzata dal Pescara Corse Veteran Car Club. Tel. 085 72805, [info@clubpcvc.it](mailto:info@clubpcvc.it), [www.clubpcvc.it](http://www.clubpcvc.it)

**5 - 6 CONCORSO DI ELEGANZA CITTÀ DI SAN PELLEGRINO (BG)**

Concorso di eleganza Asi organizzato dal Club Orobico Auto D' Epoca. Tel. 035 513082, [www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it)

**5 - 6 RIEVOCAZIONE STORICA 200 MIGLIA DI CREMONA (CR)**

Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Club Amatori Veicoli Epoca Cremona. Tel. 0372 530463, [info@cavec.it](mailto:info@cavec.it), [www.cavec.it](http://www.cavec.it)

**5 - 6 GRAN PREMIO CITTÀ DI VERONA (VR)**

Gara di regolarità, valida per il Super Trofeo Gino Munaron Asi, organizzata dall'Historic Cars Club Verona. Tel. 045 509862, [hccvr@tiscali.it](mailto:hccvr@tiscali.it), [www.hccverona.it](http://www.hccverona.it)

**5 - 6 TARANTO STORICA**

Gara di regolarità classica Csaì, organizzata dalla Pro.Motor.Sport Taranto. [www.tarantostorica.org](http://www.tarantostorica.org)

**5 - 6 COPPA GENTILEMEN SARDI (CA)**

Evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, organizzato dall'Associazione Auto Storiche Sardegna. Tel. 070 283138, [www.aesardegna.org](http://www.aesardegna.org)

**6 DALLA CITTÀ DI FABRIANO VERSO GLI APPENNINI (AN)**

Evento turistico culturale Asi del Club Jesino Auto Moto d'Epoca. Tel. 0731 58030, [http://cjmame.blogspot.it](http://http://cjmame.blogspot.it)

**6 PERCORSI DI FEDERICO II BARLETTA (BA)**

Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dalla Scuderia Fieramosca. Tel. 349 7317558.

**6 CAMPIONATO SICILIANO DI PRECISIONE, CATENANUOVA (EN)**

Gara di regolarità valida per il Campionato Siciliano di Precisione, organizzata a Catenanuova (EN) dal Club Nazionale X1/9. [www.x19.it](http://www.x19.it), [www.csprecisione.it](http://www.csprecisione.it)

**6 TARGA DEL GOLFO - AMICI DI UMBERTO CARAVELLO (PA)**

Gara di regolarità promozionale Asi organizzata Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090, [www.giroidisicilia.it](http://www.giroidisicilia.it)

**6 - 12 TRANSAPPENNINICA MILANO MARITTIMA - MILANO - MILANO MARITTIMA (FC)**

Evento turistico culturale Asi organizzato dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542 690704, [www.crame.it](http://www.crame.it)

**7 - 8/6 THE TRANSAMERICA CHALLENGE - NEW YORK TO ALASKA (USA)**

Route 66, Grand Canyon, Yellowstone, Montagne Rocciose: un mese attraverso l'America del Nord con vetture ante 1975. Organizzazione della britannica Endurance Rally Association, [www.endurorally.com](http://www.endurorally.com)

**11 - 12 COPPA DELLA PERUGINA (PG)**

Gara di regolarità, valida per il trofeo Vittorio Zanon Asi, organizzata dal Club Auto Moto Epoca Perugino. Tel. 075 36000, [info@camep.it](mailto:info@camep.it), [www.camep.it](http://www.camep.it)

**11 - 12 PASSIONE ALFA (BG)**

Manifestazione a carattere turistico riservata alle Alfa Romeo dal 1910 al 1992. Organizzazione Registro Alfetta e Rotary Club Dalmine (BG). [email: registroalfetta@libero.it](mailto:registroalfetta@libero.it)

**11 - 12 CONCORSO D'ELEGANZA CASTELLO DI MIRAMARE (TS)**

Per auto costruite tra il 1930 e il 1970, tra piazza Unità d'Italia, il sabato, e il Parco del Castello di Miramare la domenica. A



cura della A.A.V.S. di Trieste. [www.concorsodeleganzacastellodimiramare.it](http://www.concorsodeleganzacastellodimiramare.it)

**11 - 13 ANNIVERSARIO TOPOLINO CLUB OLANDA (NL)**

Raduno internazionale della Federazione Europea Fiat Topolino Clubs a Zeelande, Olanda, per festeggiare il 45° anniversario della fondazione del Topolino Club Olanda. Tel. 339 7117114 - 337 575751, [www.topolinoautoclubitalia.it](http://www.topolinoautoclubitalia.it)

**11 - 13 MEMORIAL NICOLA BUSSENI (BS)**

Gara Csaì di regolarità sport, abbinata al Rally 1000 Miglia Storico. Organizzazione dell'Oldtimer Heritage Club. [www.ohcbrescia.it](http://www.ohcbrescia.it)

**11 - 13 CIRCUITO DELLA SUPERBA (GE)**

La rievocazione storica di regolarità sarà ospitata come sempre in corso Italia, la spettacolare strada a mare genovese. Novità di quest'anno, al sabato, un concorso d'eleganza nei Parchi di Nervi (Asi). Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, [www.vclligure.it](http://www.vclligure.it)

**11 - 13 G.P. HISTORIQUE DEMONACO (MC)**

A Montecarlo, il Grand Prix per eccellenza in versione monoposto d'epoca. Imperdibile. [www.amc.mc](http://www.amc.mc)

**11 - 13 PENISOLA SORRENTINA, DAL VESUVIO ALLA VALLE DEI MULINI (NA)**

Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato da Antiquariauto - Auto Moto Club Napoli. Tel. 081 5440538, [www.antiquariauto.com](http://www.antiquariauto.com)

**11 - 13 ASIMOTOSHOW (PR)**

All'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari va in scena il classico grande raduno motociclistico dell'Asi, caratterizzato quest'anno dalla presenza di una delegazione della marca inglese Rudge. [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

**11 - 13 ISOLA D'ELBA - COPPA DARIO PULIDORI (LI)**

Raduno organizzato dal Club Montalbano di Lamporecchio (PT). Tel. 0573 803123.

**11 - 13 RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DELLA SUPERBA (GE)**

Gara di Regolarità Asi organizzata dal Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, [www.vclligure.it](http://www.vclligure.it)

**12 - 13 RONDE DELLE ZOLFARE (CL)**

Gara di regolarità, valida per il Super trofeo Gino Munaron Asi, organizzata dal Circolo dell' Antico Pistone. Tel. 0934 554620, [www.anticopistone.com](http://www.anticopistone.com)

**12 - 13 WIDE OPEN DRAG RACE RIVANAZZANO TERME (PV)**

Gara di drag racing e lanci liberi sul quarto di miglio per tutti i tipi di auto, organizzata da AMP e Sadurano Motorsport. [www.amp-pavia.it](http://www.amp-pavia.it)

**12 - 13 U.S. CAR REUNION (UD)**

Storico raduno di auto americane a Lignano Sabbiadoro (UD). [www.uscarreunion.it](http://www.uscarreunion.it)

**12 - 13 HISTORIC NORDEST**

Manifestazione Csaì di regolarità turistica organizzata dalla Scuderia Pi-Enne Corse. [www.piennecorse.it](http://www.piennecorse.it)

**12 - 13 L'INNOVAZIONE DI GIANNI LANCIA: L'AUERLIA (TV)**

Sabato 12: esposizione vetture e conferenza a Volpago del Montello; domenica 13: raduno regionale Lancia sulle strade del Trevigiano. Organizzazione del Club Amici della Storica Lancia. [www.amicistoricalancia.it](http://www.amicistoricalancia.it)

**12 - 13 RADUNO A FONTANELLATO E SAN SECONDO PARMENSE (PR)**

Raduno annuale del Club Amici della Topolino e Auto Storiche di Milano. Tel. 02 4231092, [www.topolinoclubmilano.com](http://www.topolinoclubmilano.com)

**13 IL MAMS A CASTELNUOVO (MB)**

Raduno turistico a Castelnuovo Scivina (AL), con festa medievale. Monza Auto Moto Storiche. Tel. 039 2315138, [www.monzaautomotostoriche.it](http://www.monzaautomotostoriche.it)

**13 TROFEO DIMMIDISI (BS)**

Gara di regolarità classica Csaì organizzata a Manerbio (BS) dalla Scuderia 3T Cremona. [www.scuderia3t.it](http://www.scuderia3t.it)

**13 CONCORSO D'ELEGANZA (BG)**

Organizzato dal Club Orobico, a Trescore Balneario. Tel. 035 513082, [www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it)

**13 TRIESTE IN STILE 40° ANNIVERSARIO ALFETTA**

Raduno aperto a tutte le Alfa Romeo, organizzato a Grignano Mare da Stile Alfa Romeo (TS). [www.stilealfaromeo.com](http://www.stilealfaromeo.com)

**13 LA MEMORIA DEL TEMPO (BG)**

Gita dell'Old Motors Club Bergamo (Asi). [www.oldmotorsclubbergamo.it](http://www.oldmotorsclubbergamo.it)

**13 LA BIANCHINA GIOCA A GOLF (GE)**

Raduno del Bianchina Club tra Arenzano e Varazze. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), [www.bianchina.org](http://www.bianchina.org)

**13 PRIMO RADUNO DELLA... CESA DE ADER (BS)**

Raduno per auto e moto da Flero ad Adro, organizzata dall'Auto e Moto Club di Flero (BS). Tel. 330 604124; cell. 333 1621859. [mcflero@gmail.com](mailto:mcflero@gmail.com)

**13 AUTOMAREMONTI (FC)**

Evento turistico culturale organizzato dal Collectors Historic Carclub di Cesena. Tel. 333 2823746, [www.hcccesena.it](http://www.hcccesena.it)

**13 CIRCUITO PRINCIPE DI PIEMONTE (AV)**

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 0825 71925, [www.greenracingclub.it](http://www.greenracingclub.it)

**13 RALLY MARCONI (BO)**

Evento turistico con prove, non competitivo, organizzato da Nettuno Auto Storiche. Tel. 051 392986, [www.nettunoautostoriche.com](http://www.nettunoautostoriche.com)

## 50 BELLISSIME AD ASOLO

**S**volgerà il 22-23 giugno ad Asolo (TV), nella splendida cornice della Città dei 100 orizzonti, amata da letterati e artisti come Robert Browning, Gian Francesco Malipiero ed Eleonora Duse, la prima edizione di Historic Asolano. Molti i motivi d'interesse di questa singolare kermesse, a cominciare dall'esposizione, in punti strategici del centro storico, di una cinquantina di prestigiose vetture dagli anni 20 agli anni 60, suddivise in dieci categorie in modo da formare un ideale percorso cronologico. In palio anche due premi popolari: il primo, denominato "Mi piaci tu", assegnato al vincitore di ciascuna categoria e il secondo, indetto dal museo Ecclym, di prossima apertura a Barcellona (Spagna), attribuito all'esemplare più votato dal pubblico. Verrà anche ricordato il 50° anniversario della Lamborghini, della Porsche "911", della Alpine e della Maserati "Mistral". [www.historicarasolano.com](http://www.historicarasolano.com)



### 13 RADUNO FIAT 500 (BN)

Raduno Asi organizzato dall'Automotoclub Storico Antico Sannio Benevento. Tel. 0824 778092, [www.asabenevento.it](http://www.asabenevento.it)

### 13 RADUNO ALFA ROMEO IMOLA (BO)

Gita organizzata dal Club Romagnolo Automoto Epoca. Tel. 0542 690704, [www.crame.it](http://www.crame.it)

### 17-20 L' APRILIA IN VAL D' ORCIA (SI)

Raduno di marca Asi organizzato dal Registro Aprilia (VI). Tel. 0444 323561, [registroaprilia@libero.it](mailto:registroaprilia@libero.it)

### 17-20 MILLE MIGLIA (BS)

La rievocazione della "corsa più bella del mondo" compie trent'anni. Come da tradizione, il percorso è Brescia-Roma-Brescia; ammessi solo modelli di vetture che hanno preso parte a una delle 24 edizioni dal 1927 al 1957. [www.millemiglia.eu](http://www.millemiglia.eu)

### 17-20 FERRARI TRIBUTE TO MILLE MIGLIA (BS)

Ferrari di ogni epoca, comprese quelle moderne, precedono la Mille Miglia. [www.millemiglia.eu](http://www.millemiglia.eu)

### 17-20 ASI RADUNO INTERNAZIONALE PORSCHE (BZ)

Torna in Alto Adige, a Merano, il classico appuntamento del Registro Italiano Porsche 356. [www.porsche356event.com](http://www.porsche356event.com)

### 18-19 COPPA CITTÀ DI BASSANO MEMORIAL V. ALESSIO (VI)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Bassano Rally Racing, valida per il Trofeo Tre Regioni. [www.bassanorally.it](http://www.bassanorally.it), [www.trofeotreregioni.it](http://www.trofeotreregioni.it)

### 18-20 OLDTIMER FESTIVAL VAL PASSIRIA (BZ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Racing Team Merano. [info@rtmeran.com](mailto:info@rtmeran.com)

### 18-20 RADUNO INT. 50° GIULIA (PG)

Il Registro Italiano Alfa Romeo celebra i cinquant'anni della "Giulia" da Perugia ad Assisi. Tel. 02 44429421, [www.riar.it](http://www.riar.it)

### 18-20 TROFEO CITTÀ DI SIRACUSA (SR)

Gara di regolarità Asi organizzata dall'Associazione Siracusana Auto Storiche. Tel. 0931 414355, [www.asas.sitonline.it](http://www.asas.sitonline.it)

### 18-20 TROFEO LAGO DI SCANNO VILLALAGO (AQ)

Gara di regolarità Asi organizzata dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, [www.classiccarclubnapoli.it](http://www.classiccarclubnapoli.it)

### 18-20 SAPORI E MOTORI (PU)

Kermesse motoristica al Lido di Fano con auto e moto (raduni Harley e Ducati), esibizioni, musica e prodotti tipici. [www.saporimotori.it](http://www.saporimotori.it)

### 18-20 SULLE RIVE DELL' ALTO IONIO (TA)

Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, [www.cjvasidelfini.it](http://www.cjvasidelfini.it)

### 18-20 RADUNO TOSCANA TR REGISTER

Raduno di marca Triumph del TR Register Italia. Tel. 0422 269639, [www.tr-register.it](http://www.tr-register.it)

### 19 PAESTUM - PALINURO - PARCO NAZIONALE DEL CILENTO (SA)

Evento turistico culturale, Trofeo Marco

Polo Asi, organizzato dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, [www.autorevivalclub.it](http://www.autorevivalclub.it)

### 19 THE 6TH ANNUAL RUMBLERS RUHRPOTT BBQ (D)

Una grande festa con birra, Hot Rod, Custom Car e motociclette a Gladbeck. [www.rumblersruhrpott.de](http://www.rumblersruhrpott.de)

### 19 RADUNO 50 SONTINI A VIGASIO (VR)

Raduno con prove di accelerazione e abilità. Club Automoto Storiche Vigasio (VR). [angelodileone@gmail.com](mailto:angelodileone@gmail.com)

### 19 MEMORIAL ADOLFO RAVA TROFEO CITTÀ DI SANREMO (IM)

Manifestazione Asi aperta a vetture d'epoca e ad auto da rally di ieri e di oggi. [www.sanremorallyteam.org](http://www.sanremorallyteam.org)

### 19-20 GRAN PRIX DI TAORMINA (ME)

Evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, organizzato dall'International Car Club Taormina. 0942 50308.

### 19-20 CONCORSO CITTÀ DI SAN PELLEGRINO (BG)

Concorso di eleganza Asi organizzato dal Club Orobico Auto D' Epoca. Tel. 035 513082, [www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it)

### 19-20 MAGGIOLINO SHOW 2012 - FESTA VOLKSWAGEN (LI)

Raduno di marca a Cecina organizzato dal Club Volkswagen Italia, riconosciuto da Volkswagen Group Italia e federato A.A.V.S. (Associazione Amatori Veicoli Storici). [www.clubvolkswagenitalia.it](http://www.clubvolkswagenitalia.it)

### 19-20 SULLE STRADE DELL' ABRUZZO CASTEL DEL MONTE (AQ)

Evento turistico culturale Asi organizzato dal Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835, [www.vccroma.it](http://www.vccroma.it)

### 19-20 INCONTRO - TREFFEN (BZ)

Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. 0471 324141, [www.veterancarteambz.org](http://www.veterancarteambz.org)

### 19-20 RADUNO JAGUAR A MONTAGNANA (PD)

Raduno di marca congiunto tra il forum jaguarissima.it e il Jaguar Club Italia. [www.jaguarclubitalia.it](http://www.jaguarclubitalia.it)

### 19-20 COSTA DEI PARCHI IN 500 (TE)

Raduno Fiat 500 ad Alba Adriatica, con mostra-scambio e vari eventi, organizzato dal Consorzio Turistico Costa dei Parchi e i Fiat 500 Club di Giulianova e Roma. [www.radunofiat500.it](http://www.radunofiat500.it)

### 20 SULLE STRADE DEL PROSECCO (RO)

Evento turistico culturale Asi organizzato dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. Tel. 0425 25785, <http://digilander.libero.it/crcr>

### 20 TROFEO DI PRIMAVERA (RM)

Evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, organizzato dal Colosseum Club Veicoli Storici. Tel. 06 86326191, [www.colosseumclub.it](http://www.colosseumclub.it)

### 20 GIRO DI MONZA E BRIANZA (MB)

Raduno turistico con partenza dalla Villa Reale. Monza Auto Moto Storiche. Tel. 039 2315138, [www.monzaautomotostoriche.it](http://www.monzaautomotostoriche.it)

### 20 MEMORIAL CIRCUITO CITTADINO (MO)

Gara di regolarità nell'ambito di Modena Terra di Motori. [www.modenaterradimotori.com](http://www.modenaterradimotori.com)

### 20 RADUNO DAL CHIANTI ALLE VIE DEL BRUNELLO (SI)

Gara di regolarità Asi organizzata da Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, [www.arasiena.it](http://www.arasiena.it)

### 20 CIRCUITO DI PARMA (PR)

Gara di regolarità organizzata da Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, [www.parmapoggiodiberceto.it](http://www.parmapoggiodiberceto.it)

### 20 LE 50 MIGLIA SULLA RIVIERA JONICA (ME)

Gara di regolarità Asi organizzata dall'Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, [www.automotoclubdelminotauro.it](http://www.automotoclubdelminotauro.it)

### 20 SAN SEVERO TRA FEDE E TRADIZIONE (FG)

Gita organizzata dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, [www.acsdauno.it](http://www.acsdauno.it)

### 20 HISTORIC NEL MEDIOEVO (VI)

Gita organizzata dall'Historic Club Schio. Tel. 0445 526758, [www.historicnordest.it](http://www.historicnordest.it)

### 20-21 MEETING INTERNAZIONALE CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)

Evento turistico culturale Asi organizzato dal Club Motori d' Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

### 21-27 MG BY THE SEA (PU)

Gita a Gabicce Mare per il 50° compleanno della MG "B". [www.mgarclubitalia.com](http://www.mgarclubitalia.com)

### 25-26 REGOLARITÀ SPORT 4 REGIONI STORICO (PV)

Gara Csaì di regolarità sport; T.C.S. Motorsport. [www.rally4regioni.it](http://www.rally4regioni.it)

### 25-27 CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE (CO)

Nato nel 1929, è il più importante e rinomato concorso d'eleganza italiano. Si tiene a Cernobbio, sul Lago di Como, tra il Grand Hotel Villa d'Este e Villa Erba. [www.concorsodeleganzavilladeste.com](http://www.concorsodeleganzavilladeste.com)

### 25-27 LA COPPA DEI CAMPIONI DI KART (VE)

Raduno per kart storici, organizzato dall'Asi, alla Pista Azzurra di Jesolo. [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

### 25-27 TARGA DI CAPITANATA (FG)

Gara di regolarità, valida per il Super Trofeo Gino Munaron Asi, organizzata dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, [www.acsdauno.it](http://www.acsdauno.it)

### 26 MONTE MADDALENA CLASSIC (BS)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club. Tel. 030 3367781, [www.mwvcc.it](http://www.mwvcc.it)

**26 ALL'OMBRA DI PONTE VECCHIO (FI)**  
Gita organizzata dal Club Automoto Epoca Toscano. Tel. 055 7251311 055 7251311, www.camet.org

**26-27 RIEVOCAZIONE DEL CRITERIUM DI ROMA (RM)**  
Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Circolo Romano La Manovella. Tel. 06 3213446, www.lamanovellaroma.it

**26-27 GRAN TOUR DEL SARRABUS (CA)**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Circolo Sardo Automoto Epoca. Tel. 070 288638, www.automotodepocasq.it

**26-27 ALLA RICERCA DEI TESORI DELL' ARGENTARIO (GR)**  
Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dalla Scuderia Romana La Tartaruga. Tel. 06 65001454, www.scuderiatartaruga.it

**26-27 BIANCHINA IL FASCINO DISCRETO DEGLI ANNI 60 (FI)**  
Concorso di eleganza e raduno nazionale riservati a vetture Autobianchi "Bianchina", con gita a Firenze. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

**26-27 PASSIONE SAAB 20TH (VA)**  
Raduno di marca, per il ventennale del Saab Club Italia, tra il Parco e Museo del Volo - Volandia e i laghi. www.saabclub.it

**26-27 I PAESI DI PEPPONE E DON CAMILLO (RE)**  
Raduno del Topolino Autoclub Italia (Asi). Tel. 339 7117114, www.topolinoautoclubitalia.it

**26-27 COPPA DELLA COLLINA STORICA (PT)**  
Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata dal Veteran Car Club Pistoia. www.coppadellacollina.it

**26-27 GRAN MEETING 500 (TE)**  
Raduno del Club Amici 500 di Teramo. Tel. 861 250051, www.clubamici500teramo.it

**27 TOUR TRA LANGA E MONFERRATO (AT)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co. Tel. 0141 856386.

**27 RADUNO ALFA ROMEO MARTINA FRANCA (TA)**  
Raduno di marca Asi organizzato dal Veteran Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, veteran.club@libero.it

**27 CLASSIC WINE AND SPIRIT (TN)**  
Evento turistico culturale Asi, con rilevamenti, organizzato dalla Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

**27 BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX**  
Sul Circuito delle Mura, in Città Alta, si rievoca la corsa vinta da Tazio Nuvolari nel

1935. www.bergamohistoricgranprix.com

**27 VAPRIO D'ADDA (BG)**  
Gita dell'Old Motors Club Bergamo (Asi). www.oldmotorsclubbergamo.it

**27 PASSEGGIATA CULTURALE IN VAL CHIERO (PC)**  
Gita organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza (Asi). Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

**27-4/6 GRAN TOUR INTERNAZIONALE DI SICILIA (PA)**  
Un'intera settimana alla scoperta della Trinacria organizzata dal La Sicilia dei Florio. www.lasiciliadeiflorio.net. Tel. 091 2738899.

**28-3/6 IL VIAGGIO DELLA MEMORIA - TRIESTE, AUSCHWITZ, MAUTHAUSEN**  
Evento turistico culturale, attraverso Slovenia, Austria, Slovacchia, Polonia, Rep. Ceca e Germania, organizzato dal Club Amici della Topolino della Provincia di Belluno. Tel. 0439 303046, www.topolinoclubbelluno.it

**28-9/6 VACANZA IN SARDEGNA IN FIAT (CA)**  
Gita del Registro Fiat Italiano. Tel. 011 5629881, www.registrofiat.it

**30 VIA FLAMINIA**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteamboz.it

**31-3/6 SULLE STRADE DI SICILIA (ME)**  
Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Club Auto Moto Epoca F. Sartarelli (TP). Tel. 0923 548508, www.cametp.it

## Giugno

**1 REGOLARITÀ SPORT FRIULI OCCIDENTALE (PN)**  
Gara Csaì di regolarità sport, valida per il Trofeo Tre Regioni, organizzata da AC Pordenone. www.rallypiancavallo.it, www.trofeotreregioni.it

**1-3 COPPA BORZACCHINI (TR)**  
Gara di regolarità, valida per il Super Trofeo Gino Munaron Asi, organizzata dal Borzacchini Historic Club. Tel. 0744 420261, www.borzacchinihistoric.it



**1-3 LE VETERANE SULLE STRADE DEI VINI - CIRCUITO BORDINO (AL)**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Veteran Car Club Pietro Bordino. Tel. 0131 254509, www.pbordino.com

**1-3 GARA DI REGOLARITÀ TURISTICA (CZ)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Calabria Racing. www.calabriaracing.it

**1-3 CONCORSO DI ELEGANZA LE RESIDENZE SABAUDE (TO)**  
Concorso di eleganza Asi organizzato da Promauto Racing Associazione Sportiva. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com

**1-3 COPPA VINCENZO FLORIO (PA)**  
Evento rievocativo Asi, sul Circuito delle Madonie, organizzata dal Circolo Auto Moto Epoca Vincenzo Florio. Tel. 091 6256946, www.circoloflorio.it

**1-3 COPPA MONTENERO (LI)**  
Gara di regolarità, valida per il trofeo Vittorio Zanon Asi, organizzata da Emmeventi. Tel. 349 4640445.

**1-3 SAPERI E SAPORI DEL SALENTO (LE)**  
Gara di regolarità, valida per il trofeo Vittorio Zanon Asi, organizzata da Messapia Auto Storiche. Tel. 330 632166, www.messapiaclub.org

**1-4 ISCHIA IN ROSSO - FERRARI, MASERATI E GRAN TURISMO (NA)**  
Evento tematico organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classicclubnapoli.it

**1-7 FAST4YOU IN CROATIA**  
Tour in Croazia, alla scoperta di siti storici, con ospitalità di alto livello. www.2fast4you.it

**2 REGOLARITÀ CITTÀ DI CAVARZERE (VE)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Club Auto Moto d'Epoca Città di Cavarzere. www.motoringdassiclub.it

**2-3 DALLA CITTÀ DI FEDERICO II (AN)**  
Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato dal Club Jesino Auto Moto Epoca. Tel. 0731 58030, http://cjmae.blogspot.it

**2-3 SENTERI FRANCESCANI (PG)**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dall'Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880, www.asaclubasisi.com

**2-3 RADUNO CITTÀ DI BENEVENTO LE STREGHE AL VOLANTE**  
Evento turistico culturale, Trofeo Marco Polo Asi, organizzato da Automotoclub Storico Antico Sanno Benevento. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

**2-3 LE AUTO D' EPOCA IN VALLEBORMIDA (SV)**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Club Ruote D'Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027, www.asi-valbormida.it

**2-3 RIEVOCAZIONE STORICA AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI PISA**  
Evento rievocativo Asi organizzata dalla Scuderia Automobilistica Kinzica. Tel. 050 950270, www.scuderiakinzica.it

**2-3 TARGA PALAZZOLO - COPPA TULLIO BORDOGNA (BS)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata a Palazzolo sull'Oglio, in memoria di Tullio Bordogna, dall'associazione Kronos. www.targapalazzolo.it

**2-3 AUTORADUNO ALLE PENDICI DELL' ETNA (CT)**  
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Club La Manovella Acireale. Tel. 095 608330, www.lamanovellaacireale.it

**2-3 GIRO DELLE CALABRIE (CZ)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata dall'Automobile Club Catanzaro. www.acicatanzaro.it

**2-3 HISTORIC FESTIVAL COPPA INTEREUROPA (MB)**  
Raduno in occasione del 60° della Coppa Intereuropa all'interno dell'Autodromo di Monza. Monza Auto Moto Storiche. Tel. 039 2315138, www.monzaautomotostoriche.it

**2-3 BULLIS VS. BEATLES (GR)**  
Raduno nella Maremma grossetana per Volkswagen "Transporter" e "Maggiolino". Tel. 334 6228678, www.bugbus.it

**2-3 BOLOGNA-PASSO DELLA RATICOSA**  
Rievocazione storica, con gara di regolarità Asi, organizzata dal Club Auto Moto d'Epoca Bologna. www.camebo.com

**3 ASPETTANDO LA TRIESTE-OPICINA (TS)**  
Gara di regolarità Asi organizzata dal Club dei 20 all'Ora. www.clubdeiventallora.it

**3 L'AUTOMOBILISTICA RACE (AV)**  
Gara di regolarità promozionale Asi, organizzata da Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

**3 TROFEO F. ZANINI BENTIVOGLIO (BO)**  
Evento turistico con prove, non competitivo, organizzato da Nettuno Auto Storiche. Tel. 051 392986, www.nettunoautostoriche.com

**3 COPPA DEL GUTTURNIO (PC)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata dalla Vintage Cars Race. www.saysoon.net/vcr

**3 GITA SOCIALE DI PRIMAVERA (BS)**  
Gita organizzata dall'Old Wheels Veteran Car Club. Tel. 030 48164.

**6-10 MAYFLOWER'S RUN CON LE MG IN BORGOGNA (AO)**  
Partenza e arrivo a Courmayeur per un'escursione in Francia con l'MG Club. www.mgcarclubitalia.com

**SALONI E MOSTRE-SCAMBIO**

**Maggio**

**3 - 5 AUTO COLLECTION - NOVEGRO (MI)**



Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioninovogro.it](http://www.parcoesposizioninovogro.it)

**4 - 5 MOSTRA-SCAMBIO GRAVINA IN PUGLIA (BA)**

Organizzazione: Rombo Arcaico Auto e Moto d'Epoca (Asi), tel. 080 3251319, [www.romboarcaico.com](http://www.romboarcaico.com)

**4 - 5 MOSTRA-SCAMBIO AUTODROMO DEL LEVANTE (BA)**

Mostra organizzata da Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto, tel. 080 3752170, [www.astebilancieri.com](http://www.astebilancieri.com)

**5 MAGIONE MOTORS VINTAGE (PG)**

All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per vetture d'epoca e non (Ferrari, Maserati e altre sportive italiane). [www.autodromomagione.com](http://www.autodromomagione.com)

**11 - 12 MOSTRA-SCAMBIO DI GAMBETTOLA (FO)**

Mostra-scambio di ricambi, auto e moto d'epoca e cose del passato. [www.mostrascambio.org](http://www.mostrascambio.org)

**11 - 12 PREALPI EXPO (TV)**

Auto, moto, cicli, ricambi, modellismo ed editoria, presso la fiera di S. Lucia in Piave. <http://prealpiexpo.it/>

**11 - 12 MOSTRA-SCAMBIO ORBETELLO (GR)**

Mostra-scambio di auto, moto, bici, barche, ricambi e accessori d'epoca. Località Spiaggetta (GR), ingresso gratuito. Tel. 366 1015821 - 331 7459571.

**12 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.

**25 GRANDE MERCATO DI PRIMAVERA (FE)**

Mostra-mercato di automobili, moto ciclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. Tel. 0425 090774, [www.marcelloeventi.it](http://www.marcelloeventi.it)

**25-26 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI VITTORIO VENETO (TV)**

Organizzata all'interno della pista "Alle Cave". [www.asdpromosport.com](http://www.asdpromosport.com)

**25-26 MOSTRA-SCAMBIO BASTIA UMBRA (PG)**

Nel centro fieristico Umbria Fiere, è alla ventiduesima edizione. [www.mostrascambiobastiaumbra.com](http://www.mostrascambiobastiaumbra.com)

**25-26 MOTOR GALLERY (MO)**

A Modena Fiere apre la prima edizione di una mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane di alta qualità. [www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it)

**25-26 MOSTRA-SCAMBIO BORGIO D'ALE (VC)**

Organizzazione: Ruote Storiche In Canavese, tel. 0125 641803, [www.ruotestorichecanavese.it](http://www.ruotestorichecanavese.it)

**31 - 1/6 BOTTROP KUSTOM KULTURE (D)**

Dal 2003, allo Schwarze Heide Airport di Bottrop si tiene uno dei maggiori eventi di Kustom Kulture d'Europa, con Hot Rod, Chopper e gare di accelerazione. [www.bottropkustomkulture.com](http://www.bottropkustomkulture.com)

**Giugno**

**1 - 2 MOTOR EXPO CLASSIC (VI)**

Mostra-scambio di auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazioni a Bassano Expo. [www.motorexpoclassic.it](http://www.motorexpoclassic.it)

**1 - 2 MOSTRA-MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA (MS)**

A Marina di Massa (MS). Organizzazione Scuderia Pradaccio. Tel. 328 5405547, [sarasota@hotmail.it](mailto:sarasota@hotmail.it)

**3 - 4 E-POCALE A TOLMEZZO (UD)**

Mostra-scambio di auto e moto d'epoca, automobili, ricambi, biciclette organizzata dal Carnia Racing di Tolmezzo. [www.epocale.eu](http://www.epocale.eu)

**14 - 16 CRONOSCALATA STORICA DELLO SPINO (AR)**

Cronoscalata Csaì organizzata da Pro Spino Team, [www.prospino.com](http://www.prospino.com)

**15 - 16 RALLY LANA STORICO (BI)**

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì. [www.rallylanastorico.it](http://www.rallylanastorico.it)

**22 - 23 PERONI RACE WEEKEND 3 - VARANO DE' MELEGARI (PR)**

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: [www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)

**22 - 23 ALFA REVIVAL CUP VARANO DE' MELEGARI (PR)**

Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. [www.gpsclassic.it](http://www.gpsclassic.it)

**22 - 23 CHALLENGE FORMULE STORICHE VARANO DE' MELEGARI (PR)**

Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

**22 - 23 RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)**

Rally storico organizzato da Dolomiti Motor Sport Promotion. [www.dolomitomotor.com](http://www.dolomitomotor.com)

**28 - 30 MONTE ERICE (TP)**

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Trapani - Scuderia Erice Historic Car, [www.ericehistoricar.com](http://www.ericehistoricar.com)

**GARECLASSICHE**

**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](http://www.ohcbrescia.it)

**10 - 11 SCARPERIA-GIOGO (FI)**

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da AC Promuove Firenze. [www.scarperiajiogo.it](http://www.scarperiajiogo.it)

**18 RALLY STORICO DELL'EMILIA (MO)**

Rally storico organizzato da Tim Cross. [www.timcross.it](http://www.timcross.it)

**18 - 19 6 ORE STORICA DI FRANCIACORTA (BS)**

Velocità in pista per auto storiche all'Autodromo di Franciacorta Daniel Bonara. [www.autodromodifranziacorta.it](http://www.autodromodifranziacorta.it)

**25 - 26 BOLOGNA-RATICOSA (BO)**

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Scuderia Bologna Squadra Corse. [www.velocitaraticosa.it](http://www.velocitaraticosa.it)

**31 - 1/6 RALLY STORICOPIANCAVALLO (PN)**

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da AC Pordenone. [www.rallypiancavallo.it](http://www.rallypiancavallo.it)

**Giugno**

**1 - 2 COPPA INTEREUROPA STORICA - MONZA**

Il classico, fantastico, appuntamento all'Autodromo di Monza. [www.monza.net.it](http://www.monza.net.it)

**1 - 2 CHALLENGE FORMULE STORICHE - MONZA**

Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

**5 - 8 MODENA CENTO ORE CLASSIC**

Rally storico organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. [www.modenacentooreclassic.it](http://www.modenacentooreclassic.it)

**7 - 9 COPPA DELLA CONSUMA (FI)**

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Chianti Cup Racing - ACI Promuove Firenze. [www.scarperiajiogo.it](http://www.scarperiajiogo.it)

**8 - 9 TUSCAN REWIND MONTALCINO (SI)**

Rally storico sugli sterrati mondiali del Senese, organizzato da Motorproject con Rew Event e Montalcino Motorsport. [www.tuscanrewind.com](http://www.tuscanrewind.com)

**14 - 16 COPPA VAL D'ANAPO SORTINO (SR)**

Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Siracusa. [www.siracusa.aci.it](http://www.siracusa.aci.it)

**Maggio**

**18 Bonhams - The Aston Martin Works Sale**

Newport Pagnell (GB). [www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)

**25 Bonhams - The Spa Classic Sale (B)**

Circuito di Spa-Francorchamps (B), in concomitanza con Spa Classic. [www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)

**25-26 RM Auctions Villa Erba (I)**

Al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. RM Auctions, [www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)

**Giugno**

**2 Bonhams - Greenwich Concours d'Elegance Sale (Usa)**

In occasione del Greenwich Concours d'Elegance, a Nord di New York, nel Connecticut. [www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)

**3 - 4 Artcurial - Automobiles sur les Champs 5 (F)**

Sugli Champs-Élysées. [www.artcurial.com/en/departments/classic\\_and\\_racing\\_cars/](http://www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/)

**8 Oldtimer Galerie International - Classic Car Auct. (CH)**

Sulla pista di pattinaggio di Zurigo. [www.oldtimergalerie.ch](http://www.oldtimergalerie.ch)

**9 Bonhams - The Banbury Run Sale (GB)**

Nei pressi di Woodstock, nell'Oxfordshire. [www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/](http://www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/)

**10 H&H Classic Rockingham Castle (GB)**

A Rockingham, 150 km a Nord di Londra (GB). [www.classic-auctions.com](http://www.classic-auctions.com)

**15 Coys - Athens Auction (GR)**

Asta di automobili all'Astair Palace Resort di Atene, in Grecia. [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

**29 Coys - Fine Motor Cars con "The Jaguar Legend" (GB)**

A Blenheim Palace, nell'Oxfordshire. [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

Tre aste in tre Paesi diversi: a Oxford (Inghilterra), ad Amelia Island (Usa) e a Villa Erba, nel contesto dell'ormai imminente concorso d'eleganza di Villa d'Este. A spuntare la cifra più alta (2,1 milioni di euro) è stata una Bentley del 1928 che ha corso a Le Mans, mentre il prezzo di aggiudicazione più folle - tre volte e mezza la sua quotazione - è stato quello di una Lamborghini "Islero" del 1968. In vendita anche, incidentata, una delle prime "Mini" prodotte.



**Moretti "750 Gran Sport"** pag. 130



**Bentley "4 1/2 Litre"** pag. 132



**Aston Martin "DB5 Vol. SWB"** pag. 133



**Lamborghini "Islero"** pag. 133



**Fiat "8V Supersonic"** Ghia pag. 134



**McLaughlin "28.496"** pag. 135



**Morris "Mini Minor"** pag. 135

di Matteo Albertini



**MORETTI "750 GRAN SPORT" - 1953**



**Piccolo bolide rossonero**  
Sopra. Lo stemma smaltato del produttore torinese.  
In alto. La vetturetta, in un'accattivante livra bicolore, mostra un temperamento decisamente vivace.

## UN'INTRUSA FRA LE SUPERCAR

**P**er una volta, nella cornice del celebre Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, non si vedranno solo supercar; all'asta di RM Auctions, in programma a Villa Erba il 25 maggio, comparirà sul palco anche una piccola Moretti "750 Gran Sport" del 1953.

Giovanni Moretti non è un semplice carrozziere: comincia nel lontano 1926, a Torino, a produrre motociclette e motocarri. A metà degli anni Trenta decide di dedicarsi anche alle quattro ruote: il primo modello è la "500", seguita nel dopoguerra dalla "350 Cita".

Deciso ad ampliare la propria gamma, nel 1950 sviluppa un brillante motore a 4 cilindri con due cubature, "600" e "750", e lo monta su un telaio che affida poi, perché lo "vestano", ad alcuni carrozzieri di prestigio, tra cui Zagato e Michelotti. Quest'ultimo firma la carrozzeria della berlina presentata in queste pagine. Ben propor-

zionata nonostante le dimensioni ridotte, ha due posti, un'aria sportiva e spazio a sufficienza per i bagagli dietro ai sedili.

Destinata al mercato americano, questa "750" è stata la vettura della prova su strada della celebre rivista "Road&Track", nel numero di agosto 1954. Dopo aver passato buona parte della sua esistenza in California, è tornata in Europa nel 2005, grazie a un collezionista olandese che ha poi provveduto a un restauro completo della vettura.

Poco tempo fa, un ultimo passaggio di proprietà l'ha riportata in America, da cui farà ritorno appunto per essere messa all'incanto a Villa Erba. Verniciata nella livrea rossa e nera d'origine, questa piccola Moretti ha sedili in pelle nera e un motore interamente revisionato che, se ben sfruttato, può ancora dare grandi soddisfazioni. La valutazione d'asta non è stata finora comunicata.



### **Compatta e "musona"**

A sinistra. L'abitacolo, semplice e compatto, è coerente con l'impronta sportiva di telaio e carrozzeria.

A sinistra, in alto. Il motore - sotto il cofano prominente - è un 4 cilindri di 750 cm<sup>3</sup> da ben 71 CV, abbinato a un cambio a 4 marce. I freni sono a tamburo sulle quattro ruote.





**BENTLEY "4½ LITRE" - 1928**

## Si è fatta le ossa ALLA 24 ORE DI LE MANS

Una leggenda dell'automobilismo sportivo d'anteguerra, la Bentley "4½ Litre" è da sempre legata soprattutto alla 24 Ore di Le Mans. Eppure, non tutti i 720 esemplari prodotti erano necessariamente destinati alle corse: è il caso di quest'esemplare - telaio MF3153 - del 1928, nato per il mercato argentino e dotato di una carrozzeria Vanden Plas, come testimonia il peculiare parabrezza.

Per motivi sconosciuti la vettura torna in patria un anno dopo e viene venduta "come nuova" ai corridori Gerald e Anthony Bevan, tra i più rinomati "Bentley Boys" dell'epoca. Proprio a loro si deve la serie di modifiche apportate per partecipare alla 24 Ore di Le Mans: tappo del radiatore da corsa, come pure il serbatoio del carburante e ruota di scorta laterale. Terminati i lavori, la "4½ Litre" MF3153 assume la configurazione definitiva di spa-

valda auto da competizione. La sua storia vanta un gran numero di proprietari di rilievo, da piloti professionisti a ufficiali della Royal Navy, da collezionisti ad aristocratici. Il suo sbarco negli Stati Uniti risale al 2011, poco dopo aver beneficiato di un restauro minuzioso.

In tutti questi anni non ha mancato di partecipare a competizioni (per esempio il Rally Anglo-Americano del 1954 e del 1957) e concorsi di eleganza, mostrando con fierezza la sua duplice identità di belva da circuito e sportiva da strada.

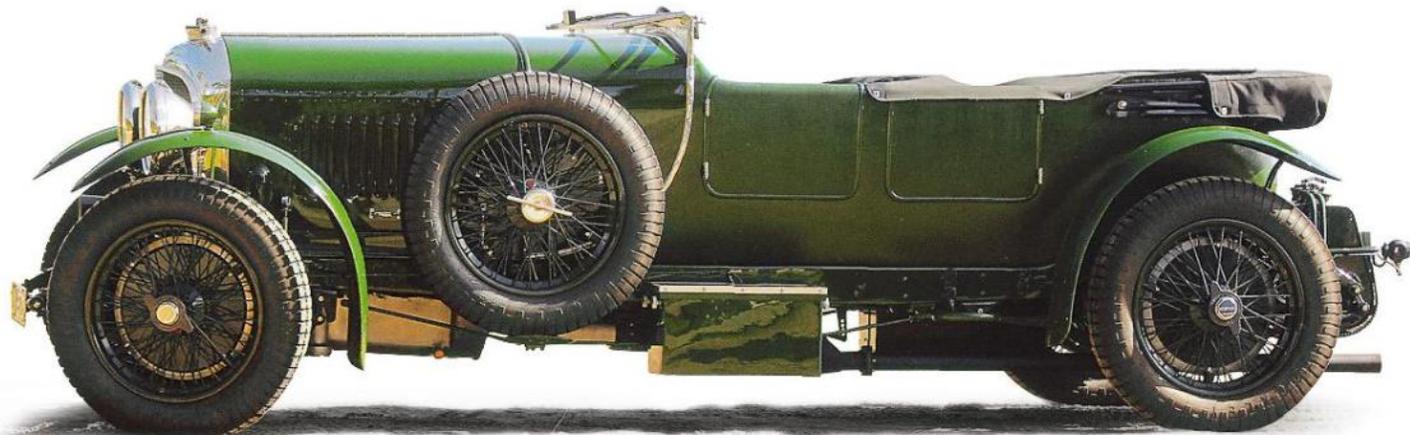
All'asta di Gooding & Company di Amelia Island (Usa, 8 marzo) è stata aggiudicata addirittura sopra i 2,1 milioni di euro.

Prezzo di vendita:	<b>2.101.000 euro</b>
Stima d'asta:	<b>1.910.000 euro</b>



**Una vita di corsa**

Sopra. Terry Breen al volante della vettura, durante una gara del Bentley Drivers Club, appena dopo la seconda guerra mondiale.



## ASTON MARTIN "DB5 VOLANTE SWB" - 1965

# Troppi capricci, **INVENDUTA!**

**N**ata quasi per caso, l'Aston Martin "DB5 Volante SWB" è un interessante ibrido tra la vecchia "DB5 Cabriolet" di serie e la successiva "DB6". Prodotta nel 1965 in soli 37 esemplari, costruiti sugli ultimi telai "DB5" rimasti inutilizzati, questa distinta cabriolet britannica si differenzia da antenate ed eredi per numerosi piccoli dettagli: se i fanalini posteriori, i paraurti e la plancia erano quelli della "DB6", la carrozzeria restava invece sostanzialmente quella della "DB5".

Gli anni giovanili di questo esemplare non sono stati facili, soprattutto per le pignole esigenze del primo proprietario. Insoddisfatto delle regolazioni del cambio automatico, lo ha fatto sostituire più volte dalla fabbrica, insieme ad altri elementi importanti. Con il motore e gran parte della meccanica rinnovati, questa "Volante" è poi arrivata nel 1970 in Sudafrica, dove è rimasta abbandonata per trent'anni. Un appassionato britannico l'ha ritrovata in epoca recente, l'ha restaurata da cima a fondo e l'ha venduta, nel 2005, a un acquirente americano: tra i lavori effettuati, la sostituzione del cambio automatico Borg-Warner con uno ZF manuale, l'aumento della cilindrata da 4 a 4,2 litri e la conversione alla guida a sinistra. Da allora

quest'Aston Martin ha cambiato altri due proprietari ed è stata riverniciata nell'attuale tinta Winchester Blue. Nonostante la sua rarità e l'indiscutibile fascino, la vettura - ad Amelia Island - è rimasta invenduta, forse proprio a causa di alcune modifiche discutibili, quasi capricci, che l'hanno progressivamente allontanata dalle condizioni originali.

Stima d'asta:	N.C.
Quotazione Ruoteclassiche per la "DB5 Cabriolet" standard:	230.000 euro



## LAMBORGHINI "ISLERO"

# AGGIUDICATA A **3,5 VOLTE** IL SUO VALORE

**L**a "Islero" è un modello poco conosciuto persino tra gli appassionati del marchio Lamborghini. Il suo infelice destino (poco più di 200 esemplari costruiti in soli due anni) comincia con la presentazione nel 1968, in contemporanea con la "Espada", una sportiva dall'aspetto ben più innovativo. Eppure questo modello aveva tutte le carte in regola: una linea sobria e fluida, opera della carrozzeria Marazzi, un assetto più confortevole, quattro freni a disco e un motore V12 da 4 litri di nobilissima stirpe. L'esemplare delle foto è vissuto in Svizzera, sotto diversi proprietari, fino al 2000. In quell'anno è approdato negli Stati Uniti, dove è stato sottoposto a un restauro completo ad opera dall'appassionato Joe Corbacio. I lavori, che hanno incluso una riverniciatura totale, sono tutti testimoniati dalle fatture delle officine. Le eccellenti condizioni dell'auto non giustificano però la cifra di aggiudicazione all'evento di Amelia Island. Le nostre quotazioni per le "Islero" si aggirano sui 30.000 euro.



Prezzo di vendita:	105.000 euro
Stima d'asta:	115.000 euro



FIAT "8V SUPERSONIC" GHIA - 1953

# Risorge dal garage DOPO MEZZO SECOLO

**N**el 1953 la carrozzeria Ghia di Torino realizza sul telaio della Fiat "8V" un'affusolata ed elegante coupé a due porte, la "8V Supersonic". Ne vengono realizzati solo 15 esemplari; il primo di questi, qui presentato, viene riservato a Paul Farago, progettista della Chrysler che si era innamorato dei disegni della vettura durante un incontro con i dirigenti della Ghia. Arrivata negli States, la vettura è subito oggetto delle morbide attenzioni della stampa specializzata e dell'ingegner Lazaros, un collega di Farago, che in seguito a un lungo corteggiamento riesce ad acquistarla.

Dopo averla felicemente utilizzata per tutti gli anni Cinquanta, tuttavia, Lazaros preferisce mettere a riposo la pre-

ziosa "8V", che rimane quindi in garage per ben 55 anni prima di essere ceduta nel 2011. Tocca così all'attuale proprietario riportarla alla luce, esibendola con soddisfazione nei più prestigiosi concorsi d'eleganza.

Con soli 26.700 km percorsi, questo capolavoro del design italiano è stato talmente ben conservato da aver mantenuto i suoi pneumatici Pirelli d'origine. Venduta ad Amelia Island per una cifra particolarmente alta (1,35 milioni di euro) ma in linea con la stima d'asta, è adatta tanto ai concorsi quanto alle manifestazioni dinamiche, grazie alle peculiarità tecniche che all'epoca l'hanno resa una granturismo tra le più raffinate.

**Il bordeaux le dona**  
Sotto. La linea filante e molto equilibrata, opera di Giovanni Savonuzzi, è particolarmente elegante in questa tonalità bordeaux.



Prezzo di vendita:	<b>1.352.000 euro</b>
Stima d'asta:	<b>1.300.000 euro</b>



**Apoteosi del tondo**  
A destra. L'orologio e gli strumenti secondari, declinati nella grafica tipica dell'epoca, sono al centro della plancia. Il gruppo tachimetro-contagiri è invece inserito in un unico elemento, collocato proprio dietro al volante Nardi a tre razze. Sono molte le forme tonde tra abitacolo e carrozzeria.





**MCLAUGHLIN "28.496" - 1927**

## Ha subito l'onta di far **DA CARRO ATTREZZI**



### **Finiture reali**

Sotto. Davvero elegante l'abbinamento della carrozzeria crema con la pelle dei rivestimenti. In alto a sinistra. La "28.496" è spinta da un 6 cilindri in linea. L'esemplare gemello si trova al Museo della Scienza e della Tecnica di Ottawa.



**C**ostruita nel 1927 dalla McLaughlin, sussidiaria canadese della General Motors, la "Type 28.496" era una versione con guida a destra della Buick "496 Tourer". Solo due esemplari sono stati realizzati in quell'anno, ma entrambi hanno avuto l'onore di accompagnare il Principe di Galles (il futuro re dimissionario, Edoardo VIII) nella sua visita in Canada, allora dominio britannico: le fotografie dell'epoca li mostrano proprio in mezzo all'affollato corteo reale.

Terminato il suo importante compito, la vettura è passata dall'altro lato dell'Atlantico, ceduta a un banchiere sudafricano che la utilizzava durante la sua permanenza nel Regno Unito. È però nel 1936 che il destino di questa automobile subisce una piega stupefacente: venduta per poche sterline a un'officina, viene completamente stravolta per diventare un carro attrezzi. Rinforzato il telaio e rimossi tutti gli orpelli, la povera "28.496" subisce persino l'onta dell'installazione di una gru al posto dei sedili posteriori.

Rimasta in questa configurazione fino al '92 nonostante un passaggio di proprietà negli anni 60, è toccato all'attuale proprietario il compito di riportarla alla sua dignità d'origine, grazie anche ad approfondite ricerche. Difficile stimare una quotazione per un'auto così unica: in questo caso buona parte del valore è legato al suo effimero ruolo di rappresentanza. Vendita da Bonhams il 2 marzo ad Oxford (GB).

Prezzo di vendita:	<b>70.500 euro</b>
Stima d'asta:	<b>52.000 euro</b>

### **TRA LE PRIME COSTRUITE**

## UNA "MINI" CON L'OCCHIO PESTO

**T**ra i numerosi modelli presentati all'asta oxfordiana di Bonhams non può non saltare all'occhio questa Morris "Mini Minor" sfigurata nel frontale. Dietro la ruggine e le gomme a terra che impietosirebbero qualunque appassionato, c'è però molto altro: si tratta infatti di uno dei più vecchi esemplari esistenti, il 529esimo. Fabbricato nel 1959, anno di presentazione del modello che ha fatto la storia dell'automobile anche dal punto di vista dello sfruttamento degli spazi, ha percorso appena 46.971 miglia prima di finire dimenticato in un angolo, probabilmente proprio in seguito al danneggiamento nella parte anteriore destra. Originariamente di colore rosso e tuttora con targa dell'epoca, questa "Mini" merita di vedere ricompensata la sua "pazienza" negli anni con un restauro completo. Operazione non semplice viste le condizioni attuali, ma il prezzo piuttosto contenuto per la rarità di un esemplare dei primordi, persino inferiore alla stima d'asta, sarà sicuramente un ottimo incentivo.



Prezzo di vendita:	<b>8146 euro</b>
Stima d'asta:	<b>12.000 euro</b>

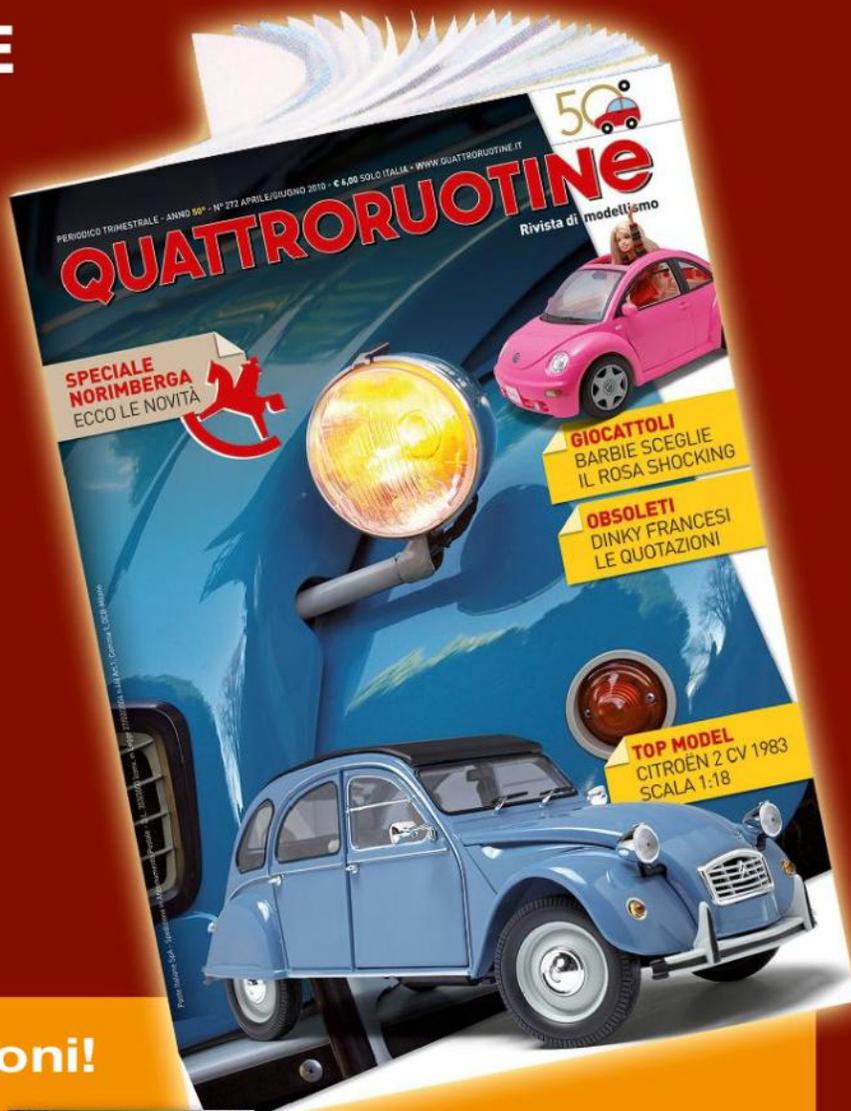
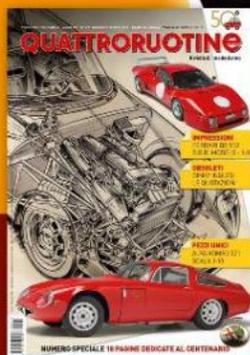
# LA TUA GRANDE PASSIONE IN MINIATURA

🛞 **Abbonati a  
Quattroruotine  
per 1 anno a soli  
17,80 €** anziché 24,00 €

(più 0,90 € di contributo spese di spedizione)

PER TE CON LO  
SCONTO DEL  
**25%**

4 numeri di emozioni!



Quattroruotine  
è solo in abbonamento o in vendita  
nei migliori negozi di modellismo

🛞 **E se vuoi di più, scegli la Formula Collection!**  
**Quattroruotine più Ruoteclassiche con un risparmio di ben 22,80 €**

Un anno, 4+12 numeri a soli 63,60 € (più 3,90 € di contributo spese di spedizione) anziché 86,40 €

**APPROFITTANE, ABBONATI OGGI STESSO!**

Al telefono!

Dal lunedì al venerdì  
dalle 8.45 alle 20.00.  
Il sabato dalle 8.45 alle 13.00

Numero Verde  
**800 00 11 99**

On line!

Collegati al nostro sito  
<http://store.edidomus.it>

di Marco Di Pietro

# ZAGATO: L'EXPORT FA ALZARE I PREZZI

**T**ra le "fuoriserie" più personali degli anni Sessanta e Settanta, quelle di Zagato allestite su meccanica Alfa Romeo "Giulia" e Lancia "Fulvia" si distinguono. Prodotte in un numero di esemplari elevato per essere modelli di nicchia, anche perché erano entrambe a listino nella gamma ufficiale delle rispettive marche (circa 1500 le Alfa Romeo e oltre 7000 le Lancia), raggiungono oggi quotazioni simili, cioè attorno ai 15.000 euro.

Si tratta però di valori non riferibili ad alcuni mercati stranieri, in particolare Germania, Giappone e Stati Uniti, dove queste coupé di Zagato vengono proposte a cifre anche più che doppie rispetto all'Italia. Tant'è che molti esemplari, sia di "Fulvia Sport" sia di "Junior Z", negli ultimi anni hanno preso la via di questi Paesi.

Le auto rimaste in Italia, ormai poche, dovrebbero pertanto cominciare a veder risalire le proprie valutazioni anche sul nostro mercato. I principali commercianti di auto storiche ci confermano che pure in Italia, negli ultimi mesi, queste Zagato si vendono non appena arrivano nei saloni. A loro favore anche il fatto che adottano meccaniche comuni ad altri modelli e dunque piuttosto facili da restaurare.

Ciò che potrebbe procurare qualche grattacapo ai collezionisti è invece il restauro della carrozzeria, perché alcuni particolari sono introva-

bili e vanno ricostruiti artigianalmente; i ricambi ancora disponibili, inoltre, generalmente costano parecchio. Tra queste due sportive, comunque, le Alfa Romeo (prodotte nelle cilindrata "1300" e "1600") possono contare su un appeal probabilmente maggiore, perché la produzione è stata più bassa rispetto a quella delle Lancia "Fulvia Sport" (realizzate con motore "1200", "1300" e "1600") e perché il marchio del Biscione gode attualmente di grande considerazione presso i collezionisti, soprattutto per quanto riguarda i modelli più sportivi. Tutte le vetture allestite da Zagato, inoltre, possiedono quei tratti tipici della produzione artigianale che le rendono apprezzabili dagli appassionati, e ciò vale sia per le "Junior Z" sia per le "Fulvia Sport".

Nel medio periodo, forse già entro i prossimi 4-5 anni, è lecito aspettarsi che le quotazioni delle Alfa Romeo "Junior Z" raggiungano quindi in Italia i 30.000 euro; per le Lancia "Fulvia Sport" si sfioreranno i 25.000 euro. Ma quali saranno le versioni da mettersi nel box? Proprio quelle che già oggi sono le più ricercate: per l'Alfa Romeo, le rarissime "1600" (soltanto 402 esemplari); per la Lancia, le "1600" dotate del motore "HF" (800 esemplari), le capostipiti "1200" (solo 202 vetture) e le prime "1300" con carrozzeria in "Peraluman" (700 in tutto). **R**



## Gemelle diverse

A destra. La Lancia "Fulvia Sport 1600", prodotta fra il 1971 e il 1972, vale oggi 18.000 euro. Sopra. L'Alfa Romeo "Junior Z", qui in versione "1300" (costruita fra il 1969 e il 1972), ha una quotazione di 14.000 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 fotocopiaste.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## CADILLAC FLEETWOOD 75 LIMOUSINE IMPERIAL



1965, oro/bordeaux, in perfetto ordine sia di motore che di carrozzeria, bellissima, da film, ex ambasciata, unico esemplare in Italia, tutta originale, no perditempo, accetto permuta, visibile a Muggiò, € 40.000 **3332836066**

## VENDO AUTO

### ABARTH

**850 TC**, 1964, bianco, auto tutta originale, da concorso, Campagnolo magnesio, molte parti di ricambio, perfetta in tutto, visibile a Bovisio Masciago



**3408979561**

### ALFA ROMEO

**164 TWIN SPARK**, 1988, nero, auto in ottime condizioni, visibile a Treviso, € 1500

**3477146057**

■ **1750 GTV**, 1969, rosso, I serie, conservata, ottimo stato, interno nero, targa nera, libretto originale, iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova



**0375790025 - 3498689674**

**ALFETTA GTV 2.0**, 1979, rosso, a posto sia meccanica che carrozzeria, € 6500, visibile a La Spezia



**3333538217**

**75**, 1986, grigio metallizzato, conservata, originale, ASI, km 80.000, visibile a Brescia, € 7000

**3388277865**

**75 1.8 I.E.**, 1988, verde, gomme posteriori nuove, aria condizionata, servosterzo, causa inutilizzo, visibile a Pescara, € 2500

**3313722620**

**ALFETTA 2.0**, 1984, blu Olanda, incredibili condizioni di assoluta originalità, 30.000 km da nuova, importante, tagliando dopo anni; € 9500, visibile a Caserta

**3683392600**

**ALFETTA GTV 2.0**, 1981, rosso, impianto gpl, iscritta Asi, bollo € 27, assicurazione € 110, utilizzo quotidiano, € 5000, visibile a Modena



**3346936986**

**ALFETTA GTV 2.0**, 1976, tricolore, Gruppo A, Autodelta, tutte omologazioni, 2 motori, da restauro completo, Tino, visibile a Bergamo, € 15.000

**3497192964**

**ALFETTA GTV 2.0**, 1981, nero, unica GTV con interno in pelle beige, assetto e alberi a cammes preparati, restauro totale, da vedere, ASI, visibile a Milano, € 9000

**3317527600**

**SPIDER 1600**, 1966, da restauro, motore non bloccato, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS)

**0309718592**

■ **GIULIA 1600 SPIDER**, 1963, rosso, restaurata ottimamente nel pieno rispetto dei requisiti di originalità, Asi, qualsiasi prova, € 36.500, visibile a Como

**3387258514**

**GIULIA 1600 TI**, 1965, blu pavone, pari al nuovo, targa oro ASI, documenti originali, cruscotto lungo, qualsiasi prova, visibile a Torino, € 13.000

**3298340857**

**GTV 2000**, 1974, rosso, motore originale 00512, revisionata, interni texalfa integri, RIAR, visibile a 1972, € 18.000

**3332234894**

**GTV 2000**, 1972, prugna, texalfa cinghiale, vetri verdi, motore 00512 rifatto ed elaborato, stradale, bloccante, targhe nere, da rifare, visibile a Caserta, € 6500

**3683392600**

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

**3382340826**

**GIULIA SPRINT GT**, 1966, bianco spino, stupenda, unico proprietario, targhe e documenti originali, ASI, interni perfetti, prezzo trattabile, € 14.000

**3208783737**

■ **GIULIA SUPER**, 1966, "Bollino Oro", targa Milano nera, funzionante, da rivedere per leggero restauro

**3389369456**

**GIULIETTA SPIDER**, 1960, rosso, da restauro, motore non bloccato, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS)

**0309718592**

■ **GIULIETTA TI**, 1963, blu, restaurata nel pieno rispetto, requisiti originalità, Asi Targa Oro, molto bella, qualsiasi prova, € 12.500, visibile a COMO

**3387258514**

■ **GIULIA GT 1300 JUNIOR**, 1968, verde, Scalino, riverniciata, sana, interno marrone rifatto, motore ok, targa nera, iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova



**0375790025 - 3498689674**

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro, completa, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova

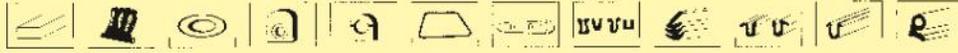
**0375790025 - 3498689674**

**GT JUNIOR 1.6 UNIFICATO**, 1975, grigio, motore preparato, cambio, autobloccante, carburatori diametro 45, camme, assetto, pompe benzina, assetto regolabile

**081919761**

**GT JUNIOR**, 1971, rosso, sana, ottime condizioni, funzionante dappertutto, visibile a Sibari, (CS), Tratt. ris.

**3382340826**


**FLAMIGNI**  
**Raoul**

 GUARNIZIONI IN GOMMA  
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA  
 Via M. del Pogano, 19 - 50142 FIRENZE  
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**  
 Tel. mobile: **336/677773**


**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**

**CERCHI** per auto d'epoca  
 dagli anni '60 ad oggi  
**Reperimento cerchi rari**  
**DAVIDE TASSI**  
 Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)  
 Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it  
[www.cerchiautodepoca.com](http://www.cerchiautodepoca.com)

**EUROTELI - LIVORNO**  
 Tel: 0586/887456 - [www.euroteli.it](http://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](http://www.mara.it)  
 e-mail : [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.



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

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

Visita [www.covercar.com](http://www.covercar.com) per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.



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

**GTV 2000**, 1983, rosso, perfetta, ASI, km 55.000, visibile a Chiavari, € 9000

3346917204

**GTV COUPÉ**, 1996, rosso Ferrari, stupendo, 56.000 km, più altra Alfa Romeo Spider, visibile a Ancona

3476302136

**SPIDER**, 2002, blu, ottimo stato, manutenzione, capote blu nuova, scarichi completi Supersprint, gomme nuove, visibile a Mestre, € 9500

335219124

**ALPINE RENAULT**

■ **A 310 V6**, 1978, blu, auto in impeccabili condizioni originali, € 22.000, visibile a Brescia

3484796030

**A110**, 1973, giallo, berlina, 6 fari, mai corso, motore 1300, non elaborata, sempre in garage, perfetta meccanica e carrozzeria, eventuali permuta serie, € 75.000



3358110404

**ALVIS**

■ **TA 14 DHC**, 1949, ottima vettura cabriolet inglese a quattro posti, adatta per cerimonie e non, motore da 1900 cc, molto bella, meccanicamente in ordine, visitate il sito, € 34.500, Collezionismo in Movimento, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

**AUSTIN**

■ **TOURER**, 1933, a due posti, vettura regolarmente targata italiana, adatta per chi cerca una veterana e non vuole spendere folle, economica, ricambi facili da trovare, poca manutenzione, visitate il sito, € 13.800, Collezionismo in Movimento, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

**ARISTOCAT**

**XK 120 REPLICA**, 1978, rosso, Replica, funzionante, documenti ok, targata, 3600 cc, con compressore volumetrico, no perditempo, prezzo dopo visione, visibile a Cesena



3495842859

**AUSTIN HEALEY**

**100/4 BN1**, 1955, rosso, omologata Fiva, restauro professionale, motore 2800 cc originale, 3 marce, overdrive, parabrezza reclinabile, pronta all'uso, iscricabile a tutte le manifestazioni compresa Mille Miglia, modello rarissimo, prezzo interessante, visibile a Brescia



3356343061

■ **100/4 BN1**, 1955, bianco, restauro totale 2010, perfetta, interno verde, omologata Asi, overdrive, ruote raggi cromati, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

■ **3000 MK I BN7**, 1961, blu healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interno, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**SPRITE MK I (FROG EYE)**, 1960, celeste, auto in ordine di meccanica e carrozzeria, affidabile, guida all'inglese; € 13.500, visibile a Padova

3386322383

■ **SPRITE MK I (FROG EYE)**, 1960, guida a sinistra, da restaurare, in complesso sana e quasi del tutto completa, ottima base, € 11.700, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

**SPRITE SPORT BARCHETTA**, 1960, rosso, bellissima barchetta corsa su telaio Sprite modificato, motore 100 CV, 1300, 600 kg, raggi, omologata Asi, rara, perfetta, veloce e divertente; € 55.000

0931921787-3392429719

**AUTOMIRAGE**

**PICK WICK**, 1976, rosso, solo pochi esemplari, meccanica nuova, originale Fiat, documenti ok, visibile a Gaiarine

043476430

**BMW**

**318 IS COUPÉ 16V**, 1995, grigio metallizzato, interni pelle nera, full optional, perfetta, da collezione, quotazione Ruoteclassiche, visibile a Poggio Nativo

3383562395

**850i**, 1991, amaro metallizzato, interno in pelle bianca, cambio manuale, in perfette condizioni generali, km 128.000, attestato Asi, per inutilizzo, € 11.000 trattabili, visibile in provincia di Milano



3387110372

**CSI**, 1975, azzurro metallizzato, da reimmatricolare, vernice e scarico nuovi, € 4000, visibile a Bergamo

3497192964

**BOND**

■ **REGAL SPIDER**, 1959, vettura a tre ruote di produzione inglese, regolarmente targata italiana, visitate il sito, € 8900 Collezionismo in Movimento, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

**CHEVROLET**

**CORVETTE**, cabriolet, automatica, ottime condizioni



3356274786

■ **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

# L'unica cosa che ti mancava



**T1** è una centralina di piccole dimensioni (cm 7x3x2) "con peso di 50 gr" di facile installazione. Si applica sotto il cruscotto così da rimanere completamente invisibile (grazie al kit magnetico in dotazione). **T1 permette a tutte le auto con impianto elettrico a 6 Volt di avere una presa a 12 Volt più una connessione USB** dove collegare

tutti quei dispositivi oramai quotidiani (navigatore, telefono cellulare, videocamera, PC, cronometro). Per le autovetture con presa accendisigari di serie basta collegare la nostra centralina all'impianto originale, senza apportare alcuna modifica sostanziale ai collegamenti elettrici originali (Kit in dotazione con connettori per ogni tipo di collegamento). Per le autovetture sprovviste di presa accendisigari è disponibile come optional una presa accendisigari (dotata di kit magnetico) da nascondere sotto il cruscotto. **T1** è stato studiato in modo da non creare assorbimenti elevati al tuo impianto così da non compromettere l'efficienza della batteria.



IN & OUT PROMOTION s.r.l. - Tel. +39 02 45866387 - **T1** lo trovi su [WWW.T1ALARM.COM](http://WWW.T1ALARM.COM) e dai **MIGLIORI RIVENDITORI**



**ROMANO PASINI 333 3552575**  
**ALESSANDRO M. 339 8890950**

**Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)**  
**Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261**  
Sito Internet: [www.bestauto.it](http://www.bestauto.it) E-mail: [info@bestauto.it](mailto:info@bestauto.it)



**FERRARI 365 GTC 4, 1972, PERFETTE CONDIZIONI, DUE PROPRIETARI DALLA NASCITA**



**MASERATI BORA, 1973 CONDIZIONI DA CONCORSO**



**MASERATI MISTRAL 3.7, 1967 OTTIME CONDIZIONI**



**FIAT OSCA 1500 CABRIO, 1959, ASI, PERFETTE CONDIZIONI**



**FERRARI 330 GT 2+2, 1964**



**PORSCHE TURBO 3.3 1980 MECCANICA REVISIONATA**



**LANCIA FULVIA 1600 ZAGATO, 1972, OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI**



**FERRARI 365 GT 4, 1974**



**AUSTIN HEALE, 1960, OTTIME CONDIZIONI**



**FIAT 124 ABARTH, 1975, PRONTA PER RALLY STORICI**



**CHEVROLET CORVETTE, 1978, 25° ANNIVERSARIO, DA CONCORSO**



**MERCEDES 230 SL PAGODA, CAMBIO AUTOMATICO, 1964, OTTIME CONDIZIONI**



**ALFA ROMEO MONTREAL, 1972, OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. GIULIA SPIDER 1600, 1963, OTTIME CONDIZIONI**



**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**

■ **PICK UP 3100**, 1957, interni neri, 6 cilindri, restaurato, km 70.000, ben tenuto, adatto per pubblicità, targato ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

**CITROEN**

■ **11 B TRACTION AVANT**, 1953, bianco avorio, restaurata totalmente anno 2009, vera occasione, € 13.900, visibile a Riccione



335328296

■ **11 BL TRACTION AVANT**, 1953, nero, restauro totale, da concorso, Asi Targa Oro, molto bella, targa originale, qualsiasi prova, visibile a Como

3387258514

■ **2 CV**, 1963, il serie, beige, auto molto rara, documenti originali francesi, funzionante, possibile trasporto ovunque, € 3000, visibile a Avetrana

3387046056

■ **AMI 6 BREAK**, 1967, azzurro, km 78.000, sana, molti pezzi nuovi, fondi e motore ok, € 3800, visibile a VARZO (VR)

3496422561

■ **AMI 8**, 1970, oca brillante, originale, buone condizioni, collaudata, cerca amatore, visibile a Udine



3397879453

■ **AMI 8**, 1974, azzurro, ottima, km 68.000, unico proprietario, ferma da 22 anni, nel 2010 vernice e tappezzeria, iscritta ASI, visibile in Sicilia, € 4900

3475344222

■ **DS SPECIAL**, 1974, nero, interno rifatto panno blu, bracciolo anteriore, gomme nuove, bocce sospensioni nuove, stereo, veneziana al lunotto posteriore, doppio specchio retrovisore cromato, frangivento interni, sempre tagliandata, ottime condizioni, € 14.500, visibile a Portalbera (PV)



3351328011

■ **ID SUPER**, 1969, beige, tetto in vinile grigio, km 59.000, discrete condizioni, € 4800, visibile a Varzo (BS)

3496422561

■ **MEHARI**, 1976, verde, carrozzeria nuova, due posti, targa francese epoca e italia, motore rivisto, interni ok, capote come nuova, freni nuovi, per la tua casa, al mare, stacca batteria, divertimento assicurato, € 7000, visibile a Vicenza



3922152442

**COBRETTI**

■ **COBRA 427 REPLICA**, 1976, V8 3500, interni azzurri, con tonneau cover, cerchi halibrand, volante Motolita, ottima di tutto, targata italiana, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

**FERRARI**

■ **208 GTB TURBO**, 1986, rosso, Asi, tagliandi, ottime condizioni, trasporto incluso, info e foto sul sito, € 40.000, visibile a Napoli, www.officinecricuolo.com

0812303373

■ **308 GT4**, 1976, rosso, ottima vettura, vendo o permuta, € 24.000, visibile a Brescia

3484796030

■ **308 GTS**, 1979, giallo, auto perfetta, tagliandata, C sai, eventuale piccola permuta parziale, € 35.000, visibile a Genova

3342895914

■ **348 TB**, 1991, rosso, perfette condizioni, iscritta Asi, targa Modena, due proprietari, telo e borsa, attrezzi pelle originali, € 38.000, visibile a Palermo

# Ever Green Cars s.r.l.

www.evergreencars.it



Disponibilità di tutta la gamma Porsche 356

Restauro integrale o parziale di ogni auto, in particolare **Porsche 356**.

Esperienza 40-ennale di scuola **Cattaneo (Zeno)**: carrozzeria, meccanica, impianti elettrici, interni, accessori, messa a punto.

Assistenza - riparazioni - ricambi rimessaggio e manutenzione conservativa  
Vendita - reperimento qualunque modello **Porsche 356** su commissione.

Via Colombera, 10 - CASALMAIOCCO (MI) / Tel. 335 7704626



SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

## GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)  
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

*British Racing Green*

TRY US FIRST!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI  
GRATUITI

INTERNI  
OMOLOGABILI ASI



Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

JF

PENRITE

Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Vo 1° Maggio N°60 - 25038 RONATO (BS) - Tel. 030/770291 - 770541 - Fax 030/770243

# AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEQ

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

*aircooled* *by plank*

**Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas**  
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it  
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386  
Fax +39 0472 200523

**dal 1990 - esperienza e qualità**

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per  
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356  
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare



Trofeo ANI  
Marco Polo



Asteris Bilancieri Federato ASI

presenta



Automotoclub  
Storico Italiano

...sulle strade della pugliesità d.o.c.

con il patrocinio di:



Provincia di Bari



Comune di Bitonto



Comune di Conversano



Comune di Polignano a Mare



Comune di Monopoli

*X99 Bitonto Classic Motors*

... sulle strade della pugliesità D.O.C.

(Manovella d'oro 2012)

15 - 16 Giugno 2013



Trofeo Marco Polo

*Un evento che unisce la cultura ed il  
relax, alla scoperta di importanti  
testimonianze del passato,  
per lasciarsi conquistare dai sapori  
e dal folklore della Puglia.  
Un week end da vivere intensamente.*

Iscrizioni entro il 10 giugno 2013

Info: Aste e Bilancieri Automotoclub Federato ASI

Via G. Matteotti 162 - 70032 Bitonto (BA)

Tel-fax 080-3752170

www.astebilancieri.com

astebilancieri@libero.it



3920581958

**456 GT**, 1996, blu, km 38.000, supertagliandata cinghie/gomme/pompe benzina, perfetta, € 37.500, visibile a Biella



3356839606

**512 TR**, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, 42.000 km, tagliandata, omologata Asi, marmitta inossidabile, visibile a Firenze

3383306086

**MONDIAL CABRIOLET**, 1990, rosso, interni neri, km 20.000 originali, Asi, cinghie fatte, perfetta, € 31.000, visibile a Thiene



3357710544

**TESTAROSSA**, 1986, rosso, monospecchio, Asi, bellissima, km 34.132 tagliandati, non si accettano permutate; prezzo a richiesta, visibile a Modena

3488122938

FIAT

**1100**, 1949, azzurro, auto d'epoca, in ottimo stato, documenti originali, iscricabile alla Mille Miglia, targa a 4 numeri, tappezzeria/gomme/linea scarico nuovi, rif. Enrico Nodinelli, € 13.000, visibile a Vicenza



3389662914

**1100 FAMILIARE**, 1962, motore rifatto nuovo, frizione nuova, impianto frenante totalmente rifatto, gomme nuove, visitate il sito, € 6800 Collezionismo in Movimento, www.livioilivotto.com



3398959948

**1100/103 E TV**, 1957, verde e verde chiaro, ultima serie, due colori, molto bella, ASI, motore nuovo, perfetta in tutto, visibile a Mantova

0376819279

**1100/103**, 1953, nero, bauletto, interni nuovi, meccanica e carrozzeria in ottimo stato, visibile a Biella, € 9000

3407253390

**124 ABARTH RALLY**, 1973, bianco, cofani neri, motore rifatto, km 39.000, esemplare perfetto, iscritto ASI, revisionata, visibile a Varese, € 38.000

3285351557

**124 SPORT SPIDER**, 1968, rosso, motore 1.4, buone condizioni generali, interno nero, motore ok, cerchi lega, targa e libretto 1986, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**124 SPORT SPIDER**, 1969, 2+2, motore 1.4, interni neri, capote nuova, bella sia dentro che fuori, targata italiana ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

**124 SPORT COUPÉ**, 1972, giallo, auto perfettamente funzionante e riverniciata, da ultimare restauro, impianto a metano, visibile a Mantova, € 4800

337924093

**126 FSM**, 09/1984, avorio, come storica o uso giornaliero, km 25.150 originali, vendo causa inutilizzo, prezzo trattabile, € 2000

3291332341

**128 2 PORTE**, 1974, bianco, in buone condizioni generali, visibile in Friuli Venezia Giulia

042779376

**128 CL**, 1977, blu, unico proprietario, conservata in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria; € 1700, visibile a Carpi (MO)

3703038165

**131 TC 1600**, 1980, rosso lacca, interno velluto beige, Asi, no ruggine, auto destinata in origine al mercato tedesco, perfetta, € 3700, visibile a Piacenza



3479237069

**1400 B**, 1956, da collezione, targhe e libretto radiati, punzonatura, visibile a Massa Carrara

3384566475

**1400 SAVIO**, 1950, blu, perfettamente restaurata, omologata Asi, unico esemplare, km 430, visibile a Varese



3392620815

**1500 C**, 1965, bianco, buona sia per restauro che per ricambi, no documenti, interni buoni, motore gira bene, cromature buone, no ruote, poca ruggine passante, completa, € 1100, visibile a Sondrio



3202755153

**1500 FAMILIARE**, 1962, acqua marina, restaurata e risanata di carrozzeria, interni e cruscotto nuovi, documenti e targhe nuove

3383946129

**1500 VIGNALE**, 1963, amaranto, riverniciata, ottimo stato, interno marrone, cambio volante, targhe e libretto originali, Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**2300 LUSSO**, 1967, blu, pari al nuovo, omologato Asi, servizi su riviste specializzate, disponibile per qualsiasi prova; € 10.500, visibile a Torino

3357522848

**2300 S**, 1962, in buone condizioni generali, meccanicamente ottima, targhe originali, coppa olio Abarth, visitate il sito, € 10.800 Collezionismo in Movimento, www.livioilivotto.com



3398959948

**2300 S**, 1964, argento, molto bella, possibile permuta interessante, € 21.000, visibile a Brescia

3484796030

**500 B GIARDINIERA**, 1948, grigio chiaro, conservata, interni/documenti/targhe originali, cerchi fuoriserie, omologata Asi, Fiva, Csaì, servizio Ruoteclassiche Febbraio 2012, stupenda, qualsiasi prova, si anche ai curiosi, valuto permutate, € 26.750, visibile a Genova



335398710

**500 F**, 1965, azzurro, targhe e documenti originali, restaurata; € 4500, visibile in Sicilia

3387453793

**500 JOLLY GHIA**, 1975, bianco, Replica, targhe originali, interni personalizzati, ottime condizioni, info sul sito, € 18.000, visibile a Napoli, www.officinecriscuola.com

0812303373

**500 LUSSO**, 1969, grigio metallizzato, personalizzata, tagliandata, iscritta registro Fiat, perfetta, revisione alla consegna, € 4500



3358110404

**500 LUSSO**, 1972, blu, restuaro completo, libretto e targhe originali, bellissima, visibile a Reggio Emilia, € 5500

3356389079

**500 MYCAR FRANCIS LOMBARDI**, 1968, rosso, versione tetto apribile, restaurata a nuovo, completa di tutti gli accessori d'origine, visibile a Pistoia, € 8500

3476038367

**500 R**, rosso corallo, in ottime condizioni generali, targa e documenti originali, visibile ad Ancona

337646771

# Automatic Technic Service

[www.cambio-automatico.it](http://www.cambio-automatico.it)



Revisione e riparazione cambi automatici

## Automatic Technic Service Srl

Via degli Artigiani, 23B - 00045 Genzano di Roma (RM)  
 Telefono/Fax 06 9396001 infoline: 3939767271  
[info@cambio-automatico.it](mailto:info@cambio-automatico.it)  
[www.attrezzaturecambioautomatico.it](http://www.attrezzaturecambioautomatico.it)

**ENNE PI**  
 S.n.c. di Pertmer Nicolò & C. EPOCA  
 targhe d'epoca e decorative  
 Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5  
 Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)  
 Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D  
 Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831  
 Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787  
 P. Iva e Cod. Fisc. 02233160221 [www.targheetarghe.it](http://www.targheetarghe.it)

**N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE** di Pavan Nicola  
 VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6  
 Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)  
 Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838  
[www.citroen2cvservice.it](http://www.citroen2cvservice.it) - [info@citroen2cvservice.it](mailto:info@citroen2cvservice.it)

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO  
**TANKERITE**  
 Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.  
 Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Medio
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - [www.tankerite.com](http://www.tankerite.com)

Vi aspettiamo in Fiera a Padova dal 25 al 28 OTTOBRE 2012  
**TURATELLO** RIMORCHI  
[www.turatello.it](http://www.turatello.it)  
[info@turatello.it](mailto:info@turatello.it)  
 Tel. 049.9070126  
 Fax 049.9070323

**auto classic**  
 C.so Savona 50/1  
 Moncalieri (TO)  
 Tel. 011/644119  
 Fax 011/644739  
[www.autoclassic.it](http://www.autoclassic.it) [autoclassic@autoclassic.it](mailto:autoclassic@autoclassic.it)

<p><b>GILCO SIATA 750 SPORT</b>              ANNO 1949 - TELAIO TUBOLARE - MOTORE CON COMPRESSORE - TARGHE ORIGINALI - PER 1000 MIGLIA</p>	<p><b>OSCA 1600 GT ANNO 1963</b>              - RESTAURO TOTALE - TELAIO TUBOLARE - MATCHING NUMBERS - CARROZZERIA FISSORE</p>	<p><b>LANCIA AURELIA B20 IV SERIE</b>              ANNO 1954 - VERSIONE COMPETIZIONE - EX GINO VALENZANO - PER 1000 MIGLIA</p>	<p><b>JAGUAR XK120 CABRIOLET</b>              - ANNO 1954 - RESTAURATA - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE</p>	<p><b>JAGUAR E - TYPE 3.8 SPIDER</b>              - ANNO 1963 - RESTAURO TOTALE</p>
<p><b>MASERATI BORA 4.9</b>              ANNO 1974 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - MOLTO RARA</p>	<p><b>ALFA ROMEO 2600 TOURING SPIDER</b> - ANNO 1963 - STUPENDE CONDIZIONI - OMOLOGATA ASI TARGA ORO</p>	<p><b>FIAT BALILLA 508 CS</b>              ANNO 1935 - CONSERVATA - TARGHE ORIGINALI - ASI TARGA ORO - MOTORE MILLE MIGLIA</p>		<p><b>FIAT 1100 TV SPIDER</b> - ANNO 1955 - OTTIME CONDIZIONI - TARGHE ORIGINALI - PER 1000 MIGLIA</p>
<p><b>SIATA AMICA</b> - ANNO 1949 - TELAIO TUBOLARE - RESTAURO TOTALE - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - PER 1000 MIGLIA</p>	<p><b>PORSCHE 993 CARRERA 2 CABRIOLET</b> - ANNO 1994 - INTERNI E CAPOTE ROSSO CARTIER - LIBRETTO TAGLIANDI</p>	<p><b>ABARTH 1000 BIALBERO</b> - ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE</p>	<p><b>LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE 3C</b> - ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE</p>	<p><b>LOTUS ELAN SPIDER</b> - ANNO 1968 - PRONTA CORSE - TARGHE E DOCUMENTI ITALIANI - RICAMBI - GUIDA A SINISTRA</p>

**600 ABARTH**, 1963, nero, replica stupenda, motore e meccanica Abarth, certificata ASI, trasporto ovunque, visibile a Puglia, € 15.000

3208779945

**600 D**, 1962, grigio scuro, da riverniciare, conservata, € 2000

335236295

**600 D**, 1968, targa e documenti originali, perfettamente funzionante, prezzo trattabile

3382265653

**850**, 1969, rosso, da riverniciare, € 5500, visibile a Cuneo

335236295

**850 FRANCIS LOMBARDI**, 1968, rosso, auto da restauro, impegnativa, senza targhe, motore funzionante, interni, cruscotto mancante; chiamare in orario d'ufficio, € 2800, visibile a Bergamo

3487313435

**850 MORETTI SPORTIVA**, 1969, rosso, in fase di restauro, quasi completo, targhe e libretto originali, mai radiata, chiamare in orario d'ufficio; € 5800, visibile a Bergamo

3487313435

■ **850 SPORT SPIDER**, 1972, interni neri originali ottimi, riverniciata da poco, capote nuova, si presenta molto bene, pronta all'uso, targata e Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

■ **BALILLA 4M**, 1934, blu/nero, eccellente restauro totale, € 20.000, visibile a Brescia

3484796030

**COUPÉ 2.0 20V TURBO**, 1997, nero metallizzato, 20.300 km originali, gomme e cinghie appena sostituite, sempre in box, perfetta, come nuova, € 6500, visibile a Vicenza

3385477367

**PANDA 4X4 SISLEY**, 1989, bordeaux metallizzato, interni ed esterni originali, gommata, pronta all'uso, ottime condizioni, batteria nuova, visibile a Piacenza, € 3000

3358048923

**BALILLA 4M**, 1934, rosso scuro-nero, auto conservata, documenti originali, tragata Roma, omologata R.I.F.; € 35.000, visibile a Parma

3493042983

**UNO TURBO I.E.**, 1991, nero, iscritta Asi, cerchio 15, tettuccio, molto bella, tagliandata; € 5000 trattabili, visibile a Chieti

3891158815

**INNOCENTI**

**J4**, 1966, grigio chiaro, conservata, completa, condizioni buone, meccanica ok, unico proprietario, interni ok, visibile a Arezzo, € 2000

3292818380

**MINI COOPER**, 1970, giallo ocra, targa Asi, interni neri, in condizioni più che ottime, carrozzeria e meccanica buone; € 9000, visibile a Brescia

3661991552

**JAGUAR**

■ **E TYPE ROADSTER II SERIE**, 1970, da restauro, motore non bloccato, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio buono, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**MK2 2.4 LITRE**, 1965, rosso scuro, auto completamente originale, sana, colore rosso scuro, interni in pelle bianca, originali, Asi, oro, 100.000 km, € 22.000, visibile a Siena

3683797921

**XJ 4.2 II SERIE**, 1976, verde alpine, ASI, rifatta in tutte le parti vitali, affidabile, nuovi scarichi inox, a/c, overdrive, pompe, cielo, gomme, freni etc., visibile a Pavia, € 10.000

3483053212

**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



3484000997 - 3357213876

■ **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

**JBA**

■ **FALCON SPORT**, 1974, ottimo spider inglese a due posti, cerchi a raggi, gomme nuove, molto bella ed affidabile, motore Ford da 2000 cc, visitate il sito, € 14.800 Collezionismo in Movimento, www.livioilivotto.com



3398959948 (LIVIO)

**LAMBORGHINI**

**COUNTACH**, 1987, 4 valvole, km 20.800 originali, pelle beige, Asi, bellissima, € 110.000 trattabili, visibile a Milano



3280324401

**ESPADÀ**, giugno 1972, azzurro metallizzato, II serie, interni in pelle beige, aria condizionata, radio, targhe nere, in ottime condizioni, non per curiosi, in possesso dal 1987; € 59.000, visibile a Ravenna

3294128897

**LANCIA**

**2000**, 1973, blu Lancia, uniproprietario, solo 56.317 km, targa originale MI, prezzo trattabile, bellissima, Riccardo, visibile a visibile a Varese, € 5500

3356819961

**APRILIA**, 1948, argento, molto bella, Asi, possibile permuta; € 44.000, visibile a Brescia

3484796030

**APRILIA TRASFORMABILE**, 1939, amaranto scuro, fuoriserie Pininfarina, auto esclusiva, Asi, di estrema rarità ed importanza, condizioni da concorso, targhe originali, prezzo su richiesta adeguato, visibile a Milano,



3397080427 - 02743466

**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**, 1975, argento metallizzato, carrozzeria rifatta, riverniciata, freni nuovi, interni nuovi, capote nuova, gomme nuove, ASI targa oro, visibile a Ferrara, € 8000

3498067705

**BETA SPIDER 1600**, 1976, bella, disponibile per qualsiasi prova, chiamare nelle ore serali, miche.lancia@libero.it

3395943357

**DELTA**, 1981, blu mendoza, conservata, perfetta, 70.000 km, uniproprietaria, omologata Registro Lancia e ASI, € 3500

3881936066

**DELTA INTEGRALE 8V**, 1987, canna di fucile, 72.000 km, iscritta ASI, visibile a Bologna, € 18.000

051474100

**FLAVIA BERLINA**, 1963, grigio metallizzato, prima immatricolazione nel 1963, 50.000 km, interni panno, grigio chiaro, € 5000

0322254109

**FLAVIA COUPÉ 1800 INIEZIONE**, 1967, meccanica perfetta, gomme/frizione/marmitta nuovi, lievi ritocchi di carrozzeria, € 13.000, visibile a Orvieto (TR)



076386351

**FLAVIA COUPÉ 2000**, 1970, rosso, auto in ottime condizioni generali, 107.000 km; calogariba@gmail.com, € 10.000, visibile a Rescaldina (MI)

3487853825

**FULVIA 2C**, 1965, rosso, rialzata, con fatture, targhe e documenti originali, Htp, passaporto, pronta per corse, ricambi, 10 cerchi, passato storico, visibile a Bari

337297999

**FULVIA BERLINA (5M)**, 1972, bronzo metallizzato, ottime condizioni meccaniche e carrozzeria uso quotidiano, documenti ok, massima serietà, visibile a Torino, € 3900

3492535421

**FULVIA COUPÉ**, 1978, bianco saratoga, 4 marce, a posto sia meccanica che carrozzeria, € 7000, visibile a La Spezia



3333538217

**FULVIA COUPÉ 1.3**, 1974, bianco Saratoga, II serie, meccanica, carrozzeria, targhe nere, originali, revisionata, interni buoni, km 55.000, in regola, visibile a Catania, € 7500

3476816273

■ **FULVIA COUPÉ 3**, 1974, grigio, targhe e documenti originali, km 67.487, condizioni esemplari, visibile sul sito, € 9000, www.officinacriscollo.com, visibile a NAPOLI,

0812303373

■ **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

**THEMA 8.32**, 1991, bordeaux, perfetta dopo lavori per € 9000 in officina Ferrari, Asi Targa Oro, € 20.000 non trattabili, visibile ad Arezzo



3332201356

**THEMA TURBO**, 1986, bronzo, vettura pari al nuovo, abs, clima, originale, interni alcantara, cerchi originali, in corso certifica Asi, libretto uso e manutenzione originale, € 4000, visibile a Limbiate (MI)

3398560781



## Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

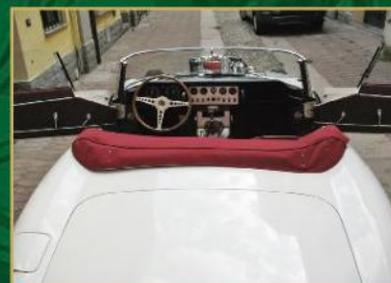
- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

### 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.



CAPOTTE E TYPE



COPRICAPOTTE E TYPE



SET CINTURE VENTRALI E TYPE



KIT HAZARD UNIVERSALE



**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**

**LOTUS**

**EUROPA**, nero, auto completa, da restauro, ottima, auto storiche, Gr 3, motore Twin-cam, peso 700 kg, vincente campionato Cronoscalato; prezzo a richiesta, visibile a Trapani

3939337084

**MASERATI**

■ **BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno amaro, 2000 cc, 188 cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **BITURBO SPIDER**, 1988, blu, auto splendida, anche permuta con auto gradita, € 17.000, visibile a Brescia

3484796030

**MATRA-SIMCA**

**BAGHEERA**, 1980, nero, motore 1300, tagliandata per € 2000, motore e carrozzeria ok, sempre in garage, iscritta Asi, revisione alla consegna, € 4800



3358110404

**MAZDA**

**MX-5**, 2001, azzurro chiaro metallizzato, ottime condizioni, km 90.000, hard top, sempre garage, regalo navigatore e telo, visibile a Atri (TE), € 3600

3313711435

**MERCEDES**

■ **190 E**, 1988, interni in tessuto chiaro, usata poco e ben tenuta, ottima di carrozzeria ed interni, pronta all'uso, targata e Asi, € 3800, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

■ **190 SL**, 1960, creme, restauro totale 2009, perfetta, interno rosso, capote bordeaux, Asi, motore km 400, www.old-cars.it, visibile a Mantova



3498689674 - 0375790025

**250 SE COUPÉ**, 1967, bianco, interni in pelle neri come nuovi, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, € 16.000



3346254435

**E 200 16 V CABRIO**, 1995, argento, auto perfetta, 161.700 km, interni in pelle nera, radio Becker, telecomando originale, clima, si accetta eventuale permuta; € 7900, visibile a Cesena (FE)

3467931554

**E 200 CABRIO**, 1995, argento, ottime condizioni, 161.500 km, interni in pelle nera, capote perfettamente funzionante, clima, si accettano eventuali permuta; € 9300, visibile a Cesena

3467931554

**SL 300**, 1990, grigio, 80.000 km, iscritta Asi, hard top cambio automatico, interni panno blu, visibile a Treviso, € 11.000

3357275641

**SL 380 ROADSTER**, 1985, rosso mercedes, importazione USA, iscritta Asi, 160.000 km, interni pelle nera, restauro totale, ottime condizioni, € 22.000

3333953240

**SLK 200 KOMPRESSOR**, 1998, grigio chiaro metallizzato, ottime condizioni, 89.000 km, full optional, interni rossi, disponibile per qualsiasi prova, si accettano permuta con utilitaria; € 6300 trattabili, visibile a Sulmona (AQ)

3201925109

**SLK 320 V6**, 2001, grigio metallizzato, perfetta 26.000 km, full optional, cambio automatico, sedili in pelle, sempre in garage, navigatore stereo via satellitare, telefono; € 15.000, visibile a Roma

3356748101

**MG**

**A**, 1961, rosso, 1588 cc, ruote a raggi, interno beige, ottime condizioni generali, € 30.000, visibile a Modena



3317183032

■ **A**, 1959, guida a sinistra, interni neri, cerchi a raggi, porta pacchi, volante Motolita, risata e riverniciata totalmente, targata italiana, info@nervesauto.com



**SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA**



**13-14-15 SETTEMBRE 2013 - BRESCIA**

**RIEVOCAZIONE DI EVENTI STORICI INTERNAZIONALI  
AUTO E MOTO ANTE 1918**

*Re-enactment of historical events international  
cars and bikes before 18*

*Commémoration d'événements historiques internationaux  
voitures et motos avant 1918*

*Gedenken von historischen internationalen Ereignissen  
Autos und Motorräder vor 18*

Con il Patrocinio di:



con la collaborazione di:  
**BENACU**  
ALTO CLASSICHE  
Bardolino - Verona



Segreteria Organizzativa: **Musical Watch Veteran Car Club** - Viale della Rimembranza, 3 - 25135 Brescia (Italia)  
Tel. +39 030 3367781 - Fax +39 030 3367782 - info@mwwcc.it - www.mwwcc.it

GRAFICA by PENNATI

**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

**www.maggiolinoestore.com**  
 Pensa in grande,  
 scegli Maggiolino Restore.  
 Ricambi accessori e rarità  
 per Volkswagen d'epoca.



Via stradanotto, 6 bis - 65128 Pozzano - tel.: 085 4326869 info@maggiolinoestore.com

**TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI**  
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna  
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
 http://www.ricambijep.com - e-mail: turi@ricambijep.com

**RICAMBI ED ACCESSORI PER:**

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

**2CV PALACE srl**  
 Via Regina Margherita, 123  
 20050 MACHENO (MI)  
 cell. 347/5236601  
 tel./fax 039/2458508  
 e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-70-80"

**AUTOFFICINA**  
**GUARALDI & MARMINI** **SPECIALISTI**  
**JAGUAR**

Via Diana, 12 p.m.i. 44124 - Ferrara  
 Cod.F. e P.IVA 01706070388  
 autofficinaguaraldiemarmini@gmail.it  
 Tel. 0532.730615 Cel. 393.5057697

**2CV - MEHARI CLUB CASSIS**

**SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO**  
**— 2CV - MEHARI —**



Catalogue Pièces de rechange

**www.2cvclub.it**

**Distributore ufficiale in ITALIA**

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS. Eccezione promozioni internet del sito www.2cvclub.it

**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 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCA - Fax.: 00 33 442 01 95 80

**CM** Enrico C. Alvisi  
 Auto d'epoca e di prestigio

**CLASSICMOTOR**




 R.Royce S.Shadow II, targa italiana, stupendo, 1979. € 17.500	 R.Royce S.Shadow 1976, Pelle azzurra. Da sogno. Targa Italiana. € 17.500	 R.Royce S.Shadow II 1980, Pelle chiara. Bellissima. € 14.990	 R.Royce S.Spirit 1981, Blu notte cond. eccellenti. € 15.000	 Bentley Turbo R II anno 1990 Auto favolosa, tavolini posti. € 22.000
 R.Royce S.Spirit II 1990 Rossa, pelle chiara. Unica. € 17.500	 R.Royce S.Spirit II 1991, Già ASI targa it. Nero Lucido. € 18.500	 R.Royce S.Spur II 1990, active ride. Da Vetrina, pelle rossa. € 19.000	 R.Royce S.Spirit 1987, Pelle verde. Condizioni da concorso. € 18.000	 R.Royce S.Cloud 2, 1 proprietario. Appena tagliandata. € 29.000

Visite solo su appuntamento presso il nostro showroom a Bologna **ANCHE LA DOMENICA**. Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.45.46 mail: info@rollsroyceclassicismotor.it www.rollsroyceclassicismotor.it



3358262808 - 0422779222 POM.

■ **A MK2**, 1961, azzurro cielo, esemplare unico, esposto Salone Torino 1961, appartenuta ad importante collezione privata, Asi Oro e English Heritage, restauro Galbiati, con hardtop, telefonare ore serali, € 42.000 non trattabili, visibile a Monza

3357221671

■ **A ROADSTER**, 1959, motore 1500, guida a sinistra, cerchi a raggi, visitate il sito, € 24.500 Collezionismo in Movimento, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 (LIVIO)

■ **A TWIN CAM ROADSTER**, 1959, italiana da sempre, targhe originali, portapacchi, volante in legno, molto bella, più altra Twin Cam in fase di restauro, visitate il sito, € 45.000 Collezionismo in Movimento, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 (LIVIO)

**DEVIN MK2**, 1962, rosso, stupenda barchetta da corsa su base MG, tutta restaurata tranne motore e cambio in rettificata, documenti regolari, raggi, rara, € 30.000

0931921787 - 3392429719

**F**, 1999, verde, hardtop, frangivento, gomme nuove, cinghie fatte, affare, vendo per inutilizzo, visibile a Novara, € 3000

3207220048

**TA**, 1937, avorio, auto conservata in modo eccezionale, perfetta in tutto, motore potenziato, documentato, documenti inglesi originali, in possesso da 15 anni, omologata Asi; € 30.000, visibile a Siracusa

0931921787-3392429719

**TD**, 1949, rosso, 1275 cc, Asi 6251, Fiva 6251, classe A, ruote a raggi, ottime condizioni, € 32.000, visibile a Modena



3317183032

■ **TD**, 1952, panna, interno rosso, ottime condizioni, [www.carrozzeriabaresi.com](http://www.carrozzeriabaresi.com), visibile a Barberiga (BS)

0309718592

■ **TD**, 1953, creme, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1.250, ruote a raggi, omologata Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**MORGAN**

■ **4/4**, 1983, 4 posti, con cerchi a raggi, motore 1600, con tonneau cover, finestrini laterali, capote, paraurti in alluminio, bella, € 25.800, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222 POM.

■ **4/4**, 1981, a due posti, iscritta Asi, cerchi a raggi, portapacchi, selleria in pelle chiara, visitate il sito, € 27.500, Collezionismo in Movimento, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 (LIVIO)

■ **PLUS 8**, 1984, ottime condizioni, motore Rover V8 da 3500 cc, selleria in pelle marrone, portapacchi, cruscotto in radica, volante in legno, carrozzeria interamente in alluminio, visitate il sito, € 34.500, Collezionismo in Movimento, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948

**MORRIS**

■ **COWLEY BULLNOSE**, 1924, vettura cabriolet inglese a due posti, più due per la suocera, molto bella e piacevole da usare, cercasi appassionato, visitate il sito, € 23.800 Collezionismo in Movimento, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 (LIVIO)

**MINOR TRAVELLER**, 1959, verde inglese, perfetta, targa originale Torino, guida a sinistra, ASI, revisionata, legni perfetti, visibile a Torino, € 9500

3357055848

**TRAVELLER**, bianco, revisione febbraio 2015, visibile a Bergamo, € 5000

3383168699

**TRAVELLER 1300**, 1973, yellow gold, condizioni originali, stesso proprietario da 34 anni, gancio traino, più ricambi; € 3500, visibile a Firenze

3339860345

■ **MINI MOKE MK1**, 1966, verde, ottime condizioni, iscritta Asi, trasporto incluso nel prezzo, € 12.000, visibile a Napoli, [www.officinecricuolo.com](http://www.officinecricuolo.com)

0812303373

**MOSS**

■ **ROADSTER**, 1986, interni neri, motore Ford 1300, 2 posti, con capote e finestrini laterali, in buone condizioni generali, Asi Oro, targata, pronta all'uso, € 13.300, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222 POM.

**NISSAN**

**GR SAFARI**, 1989, nero, Asi, 5 porte, appena verniciato, motore km 10.000, interni buoni, paravacche a libretto, gomme nuove, gancio, perfetto, pronto per le vacanze avventurose, € 7000, visibile a Vicenza



3922152442

**NSU**

**PRINZ 4**, 1973, rosso, auto completa di ogni parte, prezzo trattabile, targhe originali, visibile a Monticello Brianza, € 1000

3387012942

**PRINZ 4L**, 1967, verde, targa nera PR, ASI, pneumatici nuovi, sempre garage, visibile a Parma, € 3500

0521231291

**PEUGEOT**

**104 ZL**, 1980, rosso, km 70.000, motore ok, carrozzeria medie condizioni, iscritta Asi, € 750, visibile a San Gimignano (SM)



3356707576

**205 CJ CABRIOLET**, 1996, bianco, proprietario dal 1999, meccanica/carrozzeria in ottimo stato, causa inutilizzo, € 4200, visibile a Novara



3351625240

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**PORSCHE**

**911 3.2**, 1988, blu marine metallizzato, solo 18.700 km da origine, attestato ASI, all turbo look in Germania, mai incidenti, qualsiasi prova, tetto elettrico, pari al nuovo, visibile a Rimini, € 50.911

3342874362

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc, fendinebbia, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

**356 A CABRIOLET**, 1958, nero, restauro documentato, interni rossi, 6 volt, motore matching, ASI, certificato d'origine. Prezzo da definire, visibile a Udine

3472121656

■ **356 SPEEDSTER**, 1990, bianco, Replica, iscritta Asi, meccanica e carrozzeria perfetta, trasporto incluso, € 33.000, visibile a Napoli, [www.officinecricuolo.com](http://www.officinecricuolo.com)

0812303373

**911 2700**, 1973, bianco, proprietario da 28 anni, Asi, tenuta box, carrozzeria e interni originali, no ruggine, vetri e specchio elettrici, meccanica ok, ottime condizioni generali, € 18.000, visibile a Savona



3472447688

**911 SC 3.2 CABRIOLET**, 1986, blu prussia, splendida, 230 CV, tenuta maniacalmente, km 75.000, interni in pelle, riscaldamento auto, clima, € 29.000, visibile a Bologna

3343927842

**911 TARGA 2700**, 1973, nero, motore km 0 con garanzia, interno nero, iscritta Asi, carrozzeria ok, cerchi larghi omologati Porsche, revisione, qualunque prova, accetto permute serie, € 25.000



MODENA  
**MOTOR**<sup>®</sup>  
**GALLERY**

**MOSTRA/MERCATO**  
**AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE**



**In contemporanea:**  
**Mercatino vendo/scambio**

**25 e 26 MAGGIO 2013**  
Modena, Capitale dei Motori

ModenaFiere - Orari: 09.00 / 19.00

Prenotazione spazi:  
Tel.059/4924794 - Fax: 059/4924793  
commerciale@motorgallery.it

Pacchetti turistici: [www.modenatur.it](http://www.modenatur.it)

- All'interno:
- Esposizione di auto Sport Barchetta
  - Mostra MotorValley
  - “SS9 Via Emilia La Strada dei Motori”
  - Esposizione di auto da Rally

**WWW.MOTORGALLERY.IT**

Con il patrocinio di



Camera di Commercio  
Modena



PROMEC

AGENZIA SPECIALE PER  
L'INTERNAZIONALIZZAZIONE  
Camera di Commercio di Modena



Comune di Modena





3358110404

■ **912**, 1969, arancio, restaurata, omologata Asi, interno nero, targa nera, libretto originale, 1600 cc, 90 CV, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**924**, 1984, grigio scuro metallizzato, tetto apribile elettrico, ottima meccanica, buona carrozzeria, gomme e vari pezzi nuovi; € 4100

3483026631

**924 TURBO**, 1983, champagne, vettura conservata, con i segni dell'età, funzionante, mail: mgrim@fastwebnet.it, visibile a Torino, € 3500

360704351

**911 CABRIOLET (964)**, 1991, rosso, manuale, aria condizionata, pezzi nuovi, in buone condizioni, € 25.500

3488872907

**911 CARRERA 2 (996)**, 2000, argento metallizzato, km 139.000, cond., tetto apribile, tergi posteriore, navigatore, telefono, cerchi 18", ottime condizioni, tutti tagliandi Porsche, € 17.000, visibile a Milano



3474000937

RENAULT

**ALPINE 5 TURBO**, 1982, grigio metallizzato, ottime condizioni, sempre garage, priva di documenti, reinscrivibile con ASI, € 2500

3491335973

**4 TL**, 1989, bianco, ben tenuta, targhe e documenti originali; € 2000

3921629804

ROLLS ROYCE

■ **25/30 LIMOUSINE BY HOPER**, 1935, verde, restauro totale, molto bella, con divisorio e trapuntini, molto rara, qualsiasi prova, visibile a Como

3387258514

**SILVER SHADOW I**, 1972, bianco - tetto nero, auto perfetta, da vetrina, iscritta ASI, targa oro, esenbollo, prezzo non trattabile, visibile a Trento, € 25.000

3357077915

■ **SILVER SHADOW II**, 1980, guida a sinistra, interni beige in pelle, ben tenuta, marciante, motore nuovo, targata italiana ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222 POM.

■ **SILVER WRAITH**, 1952, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

ROVER

**MINI CABRIOLET**, 1995, nightfire red, interni in velluto grigio, originale, tagliandata, perfetta, 300 esemplari, visibile a Vicenza; prezzo dopo visione, visibile a Vicenza

3486824610

**MINI COOPER**, 1991, verde, vettura da collezione, con pezzi di ricambi originali, da amatore, anche uso quotidiano, € 5500, visibile a Modena



337573248

SAAB

**900 SE CABRIOLET**, 1995, verde scuro metallizzato, in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, full optional, visibile a Udine, € 5200

3209105642

**93 CABRIOLET S**, 1998, argento, 96 KW, 230.000 km, capote blu, pelle nera, cerchi Viking 16, CD, originale, conservata da amatore, visibile a Bassano del Grappa, € 3000

3402332880

SIMCA

**1000 GLS**, 1974, blu, come nuova, unico proprietario, gomme e freni nuovi, mai restaurata, impeccabile; € 3500, visibile a Trento

3280238634

SUNBEAM

■ **ALPINE ROADSTER IV SERIE**, 1965, grigio, iscritta ed omologata Asi, targhe e documenti originali, auto italiana, € 17.500, www.officinecriscuola.com, visibile a Napoli

0812303373

TECNO

**FORMULA 2 COSWORTH 1600**, 1969, rosso/bianco, Bda Seat Hewland Ft200, restaurata, ottimo stato, € 35.000, visibile a Troyes (FRANCIA)



33325418166



**E TYPE 4200**, anno 1969, specifiche Europa, come da certificato 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**



**SUNBEAM ALPINE MK3**, restauro da concorso, chiedere del dossier fotografico.



**AUSTIN HEALEY MK3 BJ8 Phase 1**, 1964, omologata 2+2, colorado red/avorio.



**BETA HPE 1600**, condizioni di conservazione uniche.



**GTI 1600**, anno 1981, sopravvissuta in magnifiche condizioni originali.



**FIAT 600 prima serie**, anno 1956, iscricabile MM, motore d'origine.



**SPIDER TOURING 2000**, magnifico restauro, con proprio hardtop.



**WILLYS MB**, omologata ASI, da vedere.



**MGC**, 1968, italiana da sempre, proveniente da importante collezione.



**TR3A**, 1957, motore leggermente preparato, bel passato sportivo.

**fotografie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail**

**nanni** BOLOGNA  
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
Fax 051/969855

[www.fiat500sport.com](http://www.fiat500sport.com)

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER  
**Fiat 500 D/F/L/R - 126**  
**ABARTH 595/695**  
**GIANNINI 500/590/650**

**F.lli DEMINICI**

Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornegiana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/6868718 - 0336/669363

**Fiat 500 Topolino**  
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

[www.deminici.it](http://www.deminici.it)  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

**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@imwind.it](mailto:maieli@imwind.it)  
[www.interniautomaieli.com](http://www.interniautomaieli.com)

**Paolini**  
[www.paolini.it](http://www.paolini.it)  
Tel. 071 6620010

**Interni d'Autore**  
new & old cars

**RADAR**

Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni

- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi a 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

**CENTRO GOMME**  
**LOSCALZO**

Viale Cav. Pasquale Vena, 27  
75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY  
Tel./Fax 0835.462071  
e-mail: [centrogommeloscalzo@libero.it](mailto:centrogommeloscalzo@libero.it)

Pneumatici d'epoca  
con fasce bianche

Cerchi in ferro e in lega  
per Fiat 595, Abarth

Cerchi in ferro per Auto d'Epoca

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

**DEI KÄFER SERVICE**  
VW Classic Parts  
'con voi... per loro'  
'with you ... for them'

[www.deikafer-service.com](http://www.deikafer-service.com)  
Loc. San Marziale, 27 Colle di Vol d'Eleo (SI)  
Tel. +39 0577 928358 - Fax +39 0577 908919

**IMMATRICOLAZIONI**  
AUTO INGLESI E AMERICANE  
(d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

**AGENZIA "A.C.S."**  
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
Tel.: (+39) 035/23.30.77  
Fax: (+39) 035/24.04.41  
[www.acs-bergamo.it](http://www.acs-bergamo.it)  
e-mail: [agenziaacs@yahoo.it](mailto:agenziaacs@yahoo.it)

COMUNE DI SOLIERA  
PROVINCIA DI MODENA

SABATO  
29 GIUGNO 2013

Historic Motor Club  
Soliera - MO

**3° Dèfilè di Auto Storiche**  
Città di Soliera (MO)

Trofeo **BANCA MEDIOLANUM** familyBanker office  
GRUPPO BANCARIO MEDIOLANUM  
Società di Servizi e Finanziarie  
Soliera - Carpi

Con il patrocinio di:  
**Auto d'Epoca**  
IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE

Autofficina **Cipolli e Baraldi**  
Autofficina **FRANCO PEDRAZZI**  
Autofficina **CERUNDOLLO RAFFAELE ED EMILIO**  
GOMMELLA GRUPPO S.p.A.  
**Ronchetti**

Historic Motor Club Soliera (MO)  
in collaborazione con Comune di Soliera  
e con la partecipazione di C.A.M.E.R.  
Club Auto Moto d'Epoca Reggiano, organizza  
sabato 29 Giugno 2013 dalle ore 16 in poi  
il 3° Dèfilè di Auto Storiche Città di Soliera (MO)  
riservato a vetture aperte e chiuse costruite  
dalle origini al 1975 suddivise in 3 categorie:

- dalle origini al 1940
- dal 1941 al 1955
- dal 1955 al 1975

(per un numero massimo di 40 vetture)

Tutte le vetture in concorso sfileranno in passerella  
e verranno omaggiate.  
Al termine nuova sfilata di tutte le auto premiate  
con consegna di trofei e coppe.

Per Informazioni e prenotazioni contattare  
il Sig. REMO CASARI Tel. 347 8023629

Historic Motor Club  
Soliera - MO

Historic Motor Club Soliera  
Via 25 Aprile, 362 - 41019 Soliera (MO) - Tel. 346 0072789 - C.F. 90031190367  
[www.historicmotorclub.com](http://www.historicmotorclub.com) - [info@historicmotorclub.com](mailto:info@historicmotorclub.com)

**TOYOTA**  
**J 40**, 1974, rosso e crema, vettura per ricambi, meccanica completa, carrozzeria, poche parti utilizzabili, prezzo da definire, visibile a Grosseto

3285471254

**TRIUMPH**  
**1300 TC**, 1969, blu, Asi, ottime condizioni generali, trasporto incluso, per foto ed info visitate il sito, € 5000, visibile a Napoli, www.officinecriscuolo.com

0812303373

**MK 3**, 1968, verde inglese, targhe originali, ruote a raggi, targa oro ASI, ottime condizioni, visibile a Lucca, € 14.000

0583933253

**SPITFIRE**, 1965, rosso, modello fuoriserie, stupendo, più unico che raro, in ordine; € 16.000, visibile a Salerno,

081929434

**SPITFIRE 1500**, 1977, marrone, vettura in ottime condizioni, qualsiasi prova, per informazioni e-mail, € 9000, gd11950@alice.it



3384323030

**TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordò, capote beige, ruote raggi, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova  
**0375790025 - 3498689674**

**TR3 A**, 1958, bianco, auto di semplice restauro generale, motore rifatto, perfetto, interni rossi, ruote a raggi, completa di tutto, documenti regolari, vero affare, € 12.000

0931921787 - 3392429719

**TR3 A**, 1959, verde, vendesi per inutilizzo, perfetta, € 25.000, ricambi € 5000, visibile a Cava de' Tirreni  
**3332969535-089464915**

**TR4**, 1964, verde, omologata Asi, ottime condizioni generali, targa nera, italiana da sempre, kit carburatori, raggi; € 22.000, visibile a Treviso  
**3394187034**

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLONE**, 1973, amaranto, 1300 cc, da restauro o ricambi, funzionante, documenti in regola, visibile a Cagli (PV), € 2000

3393120137

**MAGGIOLONE CABRIOLET**, 1976, completamente restaurato, molto bello, ottimo di tutto, visitate il sito, € 13.800 Collezione in Movimento, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

**MAGGIOLONE CABRIOLET 1200**, 1977, nero, appena riverniciato, motore ok, Asi, revisione 2014, targhe nere, Melber in lega nuovi, € 9800 non tratt., visibile in Veneto



3493186007

**TYP 183 ILTIS**, 1980, celeste, omologata Asi, rarissima, versione civile, in ottime condizioni originali, 40.000 km, prezzo da concordare, visibile a Cagliari

3398105167

**VOLKSWAGEN PORSCHE**

**914 2.0**, 1973, rosso baia, 4 cilindri, restaurata completamente, pronta da usare, in ottime condizioni, € 15.000, visibile a Brescia



3474235910

**VOLVO**

**262 C BERTONE**, 1979, grigio, Asi, km 40.000, stupenda, qualsiasi prova, trasporto incluso, visibile sul sito, € 13.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli

0812303373

**VENDO MOTO**

**BENELLI**

**LEONCINO 125**, 1959, rosso, 4 tempi, cascata ingranaggi, modello sport, molto rara, perfettamente restaurata, documenti ok, targata originale, € 8500, visibile a Vicenza



3895309809

**BIANCHI**

**DOLOMITI 250 CC**, 1947, nero, rarissima, perfettamente restaurata, documenti ok, targa originale, registro storico, Asi, Fmi, rif. Andrea, € 12.500, visibile a Vicenza



3895309809

**MENDOLA 125 GT**, rosso, completo, documenti radiati, solo ex numero di targa; € 800

3383391744



**Show Room e Vendita:**  
 Bergamo  
 via L. Luzzatti (zona Malpensata)  
 Tel. 035.42.43.575  
 fax 035.38.40.040  
 info@silvauto.it

**Vendita e Assistenza:**  
 Grumello del Monte (BG)  
 via Roma, 158  
 Tel. 035.63.08.00  
 Fax 035.53.56.648  
 info@silvauto.it

Filo diretto 348.5503882  
 www.silvauto.it

**PRESENTI ALLA FIERA "MODENA MOTORGALLERY" SABATO 25 E DOMENICA 26 MAGGIO P.V.- PAD. A**



**LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE**, anno 1958. Telaio B24S-1675, una delle 8 prodotte con fari Marshall. Matching Numbers, registro storico Lancia n. 1833. Restauo totale di carrozzeria, carrozzeria meccanica, scocca da artigiani altamente specializzati su Lancia Aurelia.



**SINGER NINE SPORT TOURER**, anno 1934. Meccanica revisionata da Claudio Maglioli. Interni in pelle. Da oltre 30 anni nella stessa famiglia. Ideale per manifestazioni regolarità in quanto coefficiente bassissimo. Asi largo oro



**A.R. GIULIA 1600 TI TIPO 105.14**, anno 1963. Interni in stoffa originale A.R. grigio. Targhe (GE 21...), documenti e chiavi originali. Libretto a pagine. Disponibile certificazione RIAR. Matching Numbers. Restauro professionale.



**LANCIA AURELIA B20 GT VI SERIE**, anno 1958. Grigio Newmarket met. Panno Lancia grigio. Matching Numbers. Targhe (TO) e documenti originali. Iscritta ASI. Restauo totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.



**FIAT 500 B TOPOLINO TRASFORMABILE**, anno 1949. Targhe (TO 09...) e documenti originali. Vettura totalmente restaurata professionalmente. Disponibile telo copri vettura, tendalino e portapacchi. Perfetta



**M.B. 350 SL R 107 C. AUTOMATICO**, anno 1971. Interni in pelle e capote blu, autoradio, Targhe (PS 39...). Restaurato totale. Iscritta ASI.



**A.R. SPIDER 2.0 Q.V. TIPO 115.38 "AERODINAMICA"**, anno 1987. Interni pelle grigia, vetri elettrici. Matching Numbers. Libretto uso e manutenzione e doppie chiavi originali. Iscritta R.I.A.R.



**FERRARI TESTAROSSA MONODADO BISPECCIO**, anno 1987, km. 56.327, vettura ultraperfetta frizione nuova - doppie chiavi, trousse attrezzi completa e telo coprivettura, iscritta ASI.



**A.R. GIULIA 1300 TI**, anno 1966. Interni in panno e sky marrone, pannelli porta in sky marrone. Targhe (mo 13...) e documenti originali. Iscritta Asi. Restauo totale ed altamente professionale.



**A.R. ALFETTA 1800 1ªSERIE**, anno 1973. Aria condizionata. Sedili in tessuto beige, pannelli texalita skai nero. Primitissime prodotte. Targhe (CT 32...), documenti e uso e manutenzione originali. Totamente originale.



**LANCIA AURELIA B20 GT 2ªSERIE**, anno 1953. Interni in panno Lancia mozzata. Targhe orig (PA 18...). Disponibile certificazione Lancia. Vettura biamente originale. Matching Numbers. Restauo totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.



**JAGUAR E-TYPE 4.2 COUPE 1ªSERIE**, anno 1966. Cerchi a raggi, interni in pelle Connolly carter, scarichi in acciaio inox. Dispo. Doc. e fatture lavori svolti. Restauo maniacale, totale ed altamente professionale. Fiva. Eccelsa

**MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI**, anno 1982, Km. 51.727, iscritta ASI. Perfetta.  
**ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE** 116.44, anno 1979, km. 107.777. Conservata in modo maniacale.  
**MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (197CC 105CV)**, anno 1989, Km. 122.310. Eccelsa.  
**ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ªSERIE** 116.44, anno 1981, km. 60.412. Uniproprietario. Conservatissima.  
**FERRARI 456 GT**, anno 1994, km. 73.779, RESTAURATA MANIACALMENTE.  
**M.B. 300 CE W124 C.A.**, anno 1990. Targhe (BG) e documenti originali. Iscritta ASI. Come nuova.  
**VW GOLF GLS CABRIOLET 1500 1ª SERIE**, 1981, km. 93.154. ASI 3° grado targa oro. Perfetta.  
**LANCIA FLAMINIA GT CONVERTIBILE TOURING**, anno 1961. Restauo maniacale ed altamente professionale.  
**JAGUAR XJ6 4.2 2ª SERIE 4M + OVERDRIVE**, anno 1974. Matching Numbers, Perfettamente conservata.  
**M.B. 220/8**, anno 1969. Targhe (BO), chiavi e documenti originali. Totamente originale. Come nuova  
**A.R. GIULIA NUOVA SUPER 1300 TIPO 115.09**, anno 1975. Targhe (CT) e documenti originali. Superprezzo. Bella.

**ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI: LANCIA AURELIA GT B20, B24 CONVERTIBILE/SPIDER - FERRARI sino agli anni '80/90.**

**MORGAN**  
DRIVEN AT HEART  
**CONCESSIONARIO UFFICIALE**  
vendita Morgan nuove ed usate  
ricambi originali  
assistenza tecnica  
restauri professionali  
noleggio auto Morgan  
corsi di guida Morgan



**Trivellato**  
Professionisti per Passioni  
Masera di Padova - Via Bolzani 152, 35020 Padova  
T. 049 8961605 F. 049 8629289  
www.morgan-automobili.it

Auto d'epoca  
**Cacciani**  
Restauri da battere le mani



**RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA PERFEZIONE**  
**CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153**  
www.restaurautodepoca.it

**RESTAURO MOTORI**  
Auto d'Epoca  
**40 anni**  
da Professionisti



**Tel. 0542 641244**  
www.restauromotori.com  
**Imola Rettifiche s.r.l. Imola (BO)**

di Bertamini Renzo & C. snc  
Via Linfano, 2/B  
Zona Industriale  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE**  
**OLD TIMER SERVICE**

Specializzati in Fiat 124 Spider, Abarth e Pininfarina Ricambi per Fiat 500, 600 e Topolino, Lancia, Alfa Romeo  
**Parabrezza per:** Fiat 500D - Fiat 600D - 600 Multipla - 850 Francis Lombardi - Bianchina Berlina e Cabriolet - Innocenti Spider ed altri...  
**TAPPEZZERIA INTERNA VETTURE**  
Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
www.gardaricambi.com  
e-mail info@gardaricambi.com

**TAPPEZZERIA CLASSICA**  
By Omi  
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA  
Interni Omologabili ASI

Via Botnina di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)  
Tel/Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431  
www.classicbyolmi.it  
e-mail: classicbyolmi@alice.it

AUTORICAMBI  
**SASSI**  
Web: http://www.autoricambisassi.com  
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE  
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:  
LAMIERATI, PARAURTI, SCRITTE,  
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,  
FARI, FANALINI, SPECCHI...  
10154 Torino - Via Maddalena 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**DKS AUTOMOTIVE**  
www.dksautomotive.com

**Ricambi e Accessori per:**  
**Renault R4 e Derivati**  
**Citroen 2 CV - Dyane - Mehari**  
Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

**AUTOFFICINA FERRARI di Ferrari Paolo Andrea**  
B.P. 100 - Via Molta Visconti, 44bis  
27022 CASORATE PRIMO (PV)  
Tel. e Fax 02/90000016 - Cell. 338/6847887

**OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN RAFFREDDATI AD ARIA**  
Riparazioni - Restauri - Consulenze - Vasto magazzino - Ricambi nuovi ed usati - SCORTI A SOCI CLUB  
www.centromaggiolino.it

**RICAMBI ROSSOCORSA**  
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it  
info@ricambirossocorsa.it  
Walter Bertolla mobile +393406502690

**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

**RESTAURO DI PARABOLE FARI**  
di qualunque auto e moto con procedimen-  
to di alluminatura sotto vuoto al quarzo;  
resa luminosa superiore del 20% rispetto al  
procedimento tradizionale; incremento  
della resistenza all'ossidazione.

**CASINI GERI**, via Togliatti 178, 50019  
Sesto Fiorentino (FI),  
tel. 055/4215623, 339/3470923

**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

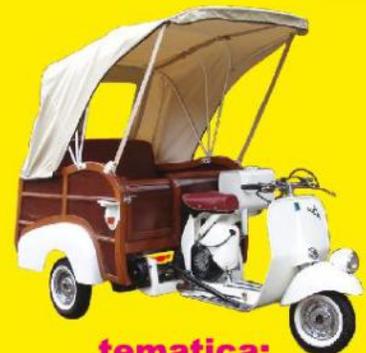


tributo ai 50 anni  
dell'Autodelta



23

mostra  
scambio  
bastia  
umbra



tematica:  
i mezzi a  
3 ruote

asta(\*)

Auto e moto d'epoca, ricambi, accessori, automobilia

**25-26 Maggio 2013 Bastia Umbra(Pg)**  
**centro fieristico Umbriafiere**

(\*) le aste verranno  
condotte privatamente  
dal singoli espositori

Sabato orario continuato: 8.00-19.00 Domenica orario continuato: 8.00-18.00

Italservice tel 0742.320642 - 337.645125 - fax 0742.318464

www.mostrascambiobastiaumbra.com

**HONDA**

**CBX 1000**, 1980, grigio-nero, 6 cilindri, ottimo stato, vendo per età, cambio con mezzi d'epoca più leggeri o auto, visibile a Roma, € 5000  
3280737475

**CBX 1000 6 CILINDRI**, 1978, rosso, splendidamente conservata, 34.000 km, € 8000, visibile a Gallarate  
3409379842-0331782903

**KTM**

**MOISSEV**, 1977, rosso, 250, replica, perfetto, disponibili altre marche, visibile a Monteu Roero (CN), € 2750  
017390121

**MALANCA**

**125 CORSA**, bianco/rosso, bicilindrico, partecipato Campionato Italiano Monomarca 1973, € 3500, visibile a Vicenza



389530989

**MI-VAL**

**125 TURISMO**, 1957, nero-rosso, bella, documenti regolari, gomme nuove, marmitta da sostituire, motore buono + Isomoto 125, prezzo trattabile, visibile a Sondrio, € 2000  
3202755153

**MONDIAL**

**125 REGOLARITÀ**, 1976, arancio, conservato, con foglio d'origine per immatricolazione, ottimo stato, prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 2800  
3290454819

**MONTESA**

**COTA 348 T**, 1978, nero-rosso, unico proprietario, pochi km, pari al nuovo, prezzo non trattabile, tutta originale; € 3000  
3356492216

**MOTO GUZZI**

**250 PE**, 1938, marrone, con camma S, rara, perfettamente restaurata, documenti ok, registro storico Fmi, rif. Andrea, € 12.500, visibile a Vicenza



3895309809

**LE MANS 3**, 1982, rosso-nero, conservata, cambio denti dritti, FMI, vendo o scambio con Fiat 550 D-N, visibile a Livorno, € 6000  
3479375856

**NEVADA 750**, 1997, verde metallizzato, conservato, perfetto, revisionato, batteria e scarichi nuovi, originali, vendo da privato, visibile a Firenze, € 3000  
3386920809

**PIAGGIO**

**CIAO**, 1985, blu, senza documenti, € 180 non trattabili, visibile a Torino  
3388777422

**VESPA 125 FARO BASSO**, 1953, beige, iscritta Fmi, documenti regolari, restauro documentabile, € 5400, visibile a Rivoli



**VESPA FARO BASSO 125 CC ANNO 1953 ISCRITTA FMI CON DOCUMENTI REGOLARI, RESTAURO COMPLETO, VENDE, TELEFONARE AL 329 8128201**  
3298128201

**VESPA PX 150 E**, 1982, azzurro metallizzato, tutta originale, completamente conservata, km 13.200, gomme nuove, sempre box, targa e documenti originali, bauletto Piaggio, parabrezza ed altri accessori, vendesi per inutilizzo, € 3500 non trattabili, visibile a Castano Primo (MI)  
3386631707

**PUCH**

**75 CC**, 1979, bianco, regolarità '79, restauro conservativo, pronto gara, documenti in regola, visibile a Alba, € 6800  
017390121

**SIMONINI**

**LONG RANGE**, 1979, azzurro metallizzato, uniproprietario, documenti in regola per passaggio non modificata, conservata, sette marce, € 4000  
3881936066

**SOLEX**

**3300**, nero, completo, originale, funzionante, provenienza svizzera  
3355754548

**SUZUKI**

**GSX 550 E**, 1983, grigio, rosso, nero, iscritto Asi, ferma da circa tre anni, € 1500, visibile a Torino  
3388777422

**TITAN TT**, 1974, azzurro bianco, originale, documenti ok, forcella Ceriani, prezzo trattabile, visibile a Trento, € 4000  
3389121309

**VENDO VARIE**

**AUTORADIO D'EPOCA**, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

**BOLLI AUTO**, Dal 1923 al 1988, bolli auto con portabollo, solo originali d'epoca più camion e motorini, € 5, s. badoni@virgilio.it  
3281316234

**tutti i bolli per la tua auto e moto d'epoca completi di portabollo dal 1926 al 1983**  
Tel. 3881221569



3355699617

**DISCHI FRENO**, 2 bancali, in blocco, € 1800  
3355987202

**ELMETTO TEDESCO**, elmetto tedesco, seconda guerra mondiale, da sistemare, ideale per raduni di mezzi militari, € 80  
3383391744

**LIBRETTI D'USO E MANUTENZIONE**, per Lambretta 125 cc e LC, AR 59 (4x4) e Ford Anglia, originali. Prezzo cadauno, visibile a Grosseto, € 60  
3887350103

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia Spider 1600, motore da revisionare 1600, codice 00112 più filtro aria, cambio, gruppo freno disco, più altro materiale  
3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta GT Bertone, motori, lamierati vari, 1315, 102, 106, 112, 536, 548  
3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corta, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria  
3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS 1300, 1600, vetri, porte, voletti, lunotto, sedili, serbatoio, 4 rasi vetri, fanali posteriori, serrature, minuteria  
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 più hardtop  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, 160 libretti uso e manutenzione originale, dagli anni 60 a oggi e 140 depliant Alfa Romeo originali, dagli anni 80 ad oggi, solo in blocco, prezzo trattabile, no curiosi e perditempo, visibile a Belluno, € 4800  
3404839620

**PER ALFA ROMEO**, 2600 Sprint/Spider, materiale di meccanica e carrozzeria. paolo@classicvintagecar.it  
3494726359

**PER ALFA ROMEO**, 1982, Alfesud 1.2 5 M, cuscinetti ruote anteriori, carburatore Weber doppio, revisionato, portiere anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori, pastiglie nuove, fanalerie anteriori e posteriori, più varie  
3422500287

**PER ALFA ROMEO**, Alfesud o Giulietta, cerchi in lega, Millerighe, originali, ottimi; € 250  
3383391744

**PER ALFA ROMEO**, Alfetta, 4 cerchi, Mille righe, bellissimi, Mozzo; € 200  
3382578165

**PER ALFA ROMEO**, Giulia Nuova Super, cofani anteriore e posteriore, in buono stato; € 150  
3281316234

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, portiera guida, € 220; cofano anteriore, € 150; coppia Weber 40 DCOE 33, € 250; cerchi in lega e ferro  
3393205230

**PER ALFA ROMEO**, 1956-1963, Giulietta Berlina, 4 alza cristalli per portiere, sottoporta, profili maniglie, visibile a Umbria  
3452239580

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta o Alfesud, 4 cerchi in lega, millerighe, 13", originali, ottimi, € 250  
3383391744

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta Sprint II serie, battitacco sinistro, originale e nuovo; prezzo da definire  
3356129140

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta Sprint, 4 cerchi ruota, in acciaio, originali, Borrani, sabbati, perfetti, misura 155x15, € 500, visibile a Modena  
3405327692

**PER ALFA ROMEO**, dal 1963 al 1976, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria e volanti, visibile a Ravenna  
3381500621

**PER ALFA ROMEO**, GT Junior, 2000, cupolino portastrumenti, carburatori Weber, tromboncini, parafanghetti, pedaliera per freno e frizione, visibile a Nocera Inferiore  
3398069563

**PER ALFA ROMEO**, nero, GTV 2000, 1980, auto pari al nuovo, 16.000 km; GT Junior 1600, giallo, 1972, iscritte Asi; Giulietta Ti, 1961, Asi; € 32.000  
3356676584

**PER ALFA ROMEO**, GTV, candele Lodge a quattro punte, nuove, tipo 2HE, ancora sigillate, prezzo cadauna, visibile a Senago, € 15  
3479628676

**PER CITROEN**, DS, eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica o idraulica, anche a domicilio (Milano e hinterland). Revisiono pezzi idraulici, dispongo di ricambi sia nuovi che usati, Pietro  
3474417703

**PER CITROEN**, DS, ricambi nuovi e usati, interni e moquette  
3355945776

**PER FERRARI**, 246 GT, 308 GT 4, 400 GT, Mondial, 360 Spider, 430 Scuderia, Spider, F512 M, 328, 208 Turbo, libretto uso e manutenzione  
3283056562

**PER FIAT**, 1936/1949, 500 A, B, C, cerchi fuori serie, bordo tondo, stupendi, € 500



335398710

**PER FIAT**, 1100 D e R, motore e cambio, più un motore per 1100 B  
337607308

**PER FIAT, 1100, cruscotto originale, scalato fino 150 km, con crivello benzina, ottimo stato; € 100**

**3383391744**

**PER FIAT, 1200 GL, 500, 124 Coupé/Spider, Dino Coupé 2400 - 103 H, ricambi vari**

**3381624247**

**PER FIAT, 1200 GranLuce, 1800 B, 1100 D, 2300, 600 T, 1500 L, 682, 642, 650, 103 H, 500 Giardiniera, catalogo parti di ricambio. Prezzo cadauno, € 40**

**3283056562**

**PER FIAT, 128 Special 1300, ricambi originali d'epoca, carrozzeria, meccanica e tappezzeria**

**3283787456**

**PER FIAT, 1963-1968, 2300, 3 dischi ruota completi di anello cromato, da riverniciare; € 150**

**336205833**

**PER FIAT, 1965-1975, 500 F/L/R, pneumatico Michelin XZX 125-SR12 625, gomma di scorta, spedizione gratuita; € 25**

**3468552439**

**PER FIAT, 600 anno '65-'68, porte destra e sinistra a 100 € la coppia. Per Fiat 1100 Familiare, porta posteriore a 40 €. Per Bianchina Panoramica porta destra e sinistra a 100 € la coppia, visibile a Modena**

**3208246753**

**PER FIAT, 1964, 600 D, motore completo di spinterogeno, dinamo, filtro aria, carburatore etc. visibile a Catania, € 800**

**3477713316**

**PER FIAT, 600 I serie, manuale d'officina completo, 200 pagine, rilegato, € 25**

**3383391744**

**PER FIAT, 850 o 600, due ruote complete, con pneumatico, 520-12, come nuovi, sabbati e verniciati, visibile a Cantù**

**3334007001**

**PER FIAT, A112, 127, 124, 125, 132, 850, ricambi in blocco, richiedere elenco**

**0516133010**

**PER FIAT, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi, ricambi nuovi di carrozzeria**

**0516133010**

**PER FIAT, Ritmo, gancio traino, nuovo, con disegno; € 350**

**3331435322**

**PER FIAT, Tecnica riparativa Fiat, vol. I, II, III, motore e autotelaio nuovi, per esposizione**

**3339081986**

**PER FIAT, 1920-1930, volante nuovo, in bachelite, mai montato, € 100, visibile a Torino**

**3487356515**

**PER FORD, anni 60-70, cuscinetti, ferodi freno, vari pezzi in blocco, € 150**

**3383391744**

**PER GIANNINI, motore 800 cc originale, canne marchiate coperchio punterie corsa carburatore doppio corpo, visibile a Torino**

**3356223417**

**PER JAGUAR, 1951, MK 5, cambio Dinamo, radiatore, campana frizione; € 850**

**3388398348**

**PER FIAT, 1964, 600 D, motore completo di spinterogeno, dinamo, filtro aria, carburatore etc, visibile a Catania, € 800**

**3477713316**

**PER LANCIA, Aprilia 1500, motore n. 19383, fermo da anni ma non bloccato, completo privo solo di carburatore e pompa acqua, € 2400, visibile in Toscana**



**3473556921**

**PER LANCIA, Aprilia 1500, strumentazione completa, prodotta per il mercato inglese, intonsa miglia 0000, mai montata, € 1600, visibile in Toscana**

**Vuoi fare pubblicità su**  
**RUOTECLASSICHE**

Chiama lo **02.82472.560**  
**pubblicita@edidomus.it**

Ruoteclassiche al tuo servizio



**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: nicolini@sermeto.it

Pratiche automobilistiche ad elevato  
grado di difficoltà

**germania**  
**RICAMBI**

Ricambi per auto e

moto tedesche

Krokusweg 6

D-86842 Türkheim-Irsingen

Tel 00 49-82 45-9 04 99 95

Fax 00 49-82 45-9 04 99 96

germania\_ricambi@gmx.de

AUDI  
BMW  
MERCEDES  
NSU  
OPEL  
PORSCHE  
VW  
ecc.

# 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](http://www.nervesauto.com)



Honda N360, 1970, interni neri, ottima meccanica, ben tenuta dentro e fuori, con targhe nere ed iscritta all'ASI. 5.200 euro.



Fiat 850 Spider, 1972, interni neri, capote nuova, riverniciata a mano, si presenta molto bene, funzionante, ASI e targata. 8.800 euro.



Alfa Romeo 75 Twin Spark, 1988, interni grigi, auto in complesso ben tenuta, ce 2000 con aria condizionata, pronta all'uso. 4.850 euro.



Lancia Appia III serie, 1961, interni in tessuto beige, cambio al volante, ben tenuta, funzionante, targhe nere. 7.400 euro.



Ac Cobra Cobretti 427, 1976, interni azzurri, ce 3500 Rover V8, ottima di tutto, cerchi halibrand e volante molitola, ASI e targata italiana. 29.600 euro.



MG A, 1959, interni in pelle neri, ce 1500, appena stata risanata e riverniciata completamente, pronta all'uso, targata ed ASI. 23.900 euro.



Bentley Eight, 1988, interni in pelle grigia, guida a sinistra, in ottime condizioni, cerchi in lega, targata ed ASI, pronta all'uso. 20.700 euro.



Rolls Royce 25/30 Limousine by Hooper, 1937, 5+2, restaurata totalmente; interni, carrozzeria, cromature, meccanica nuovi, targata ed ASI.



Morgan 4/4, 1983, 4 posti, interni neri, guida a sinistra, accessoriata, motore Ford 1600, meccanicamente in ordine, targata. 27.800 euro.



Austin Healey Frogeye, 1960, interni neri e guida a sinistra, sano, ottima base, pronto per la riverniciatura, così a 12.300 euro.



Fiat 500 L, 1972, interni neri, molto bella e sana, conservata, targhe nere, ottime cromature, ASI. 5000 euro.



Chevrolet Pick Up, 1957, interni neri, 6 cilindri ce 3.100, restaurato in precedenza, molto bello e di grande impatto, targato ed ASI.



3473558921

**PER LANCIA**, Aprilia, manuale officina ricambi, provenienza officina Lancia 1940

3339081986

**PER LANCIA**, Aurelia II serie, Aurelia B12, B125 GT 2500, B20, B205, B24, B245, catalogo parti di ricambio

3406432652

**PER LANCIA**, Fulvia Coupé Berlina e Zagato, tutto per restauro, strumentazioni, motore, telai, teste 1.3, 1.6, HF

0575592056

**PER LANCIA**, Fulvia Coupé, prima serie, volante in mogano, restaurato, pari al nuovo; € 250

330431411

**PER LANCIA**, Fulvia Rally I serie, lunotto, € 40; vetrino Laterale, € 20

3474096205

**PER LANCIA**, Fulvia Sport Zagato, paraurti anteriore; € 800

3881936066

**PER LOHMANN**, motore ausiliario, rullo, completo di serbatoio e filtro nuovo, funzionante

3395382570

**PER MERCEDES**, 1971, 250/8 W 114 V 25, 6 cilindri, motore, cambio, 4 porte, cofano anteriore e posteriore

3341540259

**PER MG**, 1957-1967, bianco-rosso, A e B, due auto da restauro ma sanissime, complete; MG A del 1957, può fare la 1000 Miglia, ruote a raggi; necessari semplici interventi, documenti in regola; Mg A, € 11.000; Mg B, € 6500

0931921787-3392429719

**PER MINI**, motore Cooper 1300 completo, carburatore, perfetto e tagliandato, possibile prova, visibile a Luino (VA), € 1200

3281718483

**PER PIAGGIO**, 1950-1960, Vespa, ricambi originali, nuovi ed usati, ottimi, in blocco

3337843998

**PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

**PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

**PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

**PER SAVIEM**, 1975, bianco, Sg 3, autocarro prolungato, in buone condizioni, tutto originale, pochi km, unico proprietario, revisionato, visibile a Trento

0464439468

**QUATTORRUOTE**, annate Quattoruote complete, dal 1992 al 2001; € 100, visibile in Toscana

3381437555

**RICAMBI**, 1960/1980, pistoni, bronzine, valvole, ecc, varie marche (600, 1100, Fiat, Opel, Volkswagen, Simca, Ford, ecc.), visibile a Codoipo (UD)

0432900777

**RIVISTE**, Ruoteclassiche collezione completa, Autosprint 1963/2000, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1959/1969, Quattroruote 1956/2002, Motociclismo 1946/2012, Legend Bike, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca 1985/2005, La Manovella 1970/2010 e altre

3332493694

**RIVISTE AUTO ITALIANA**, 1958-1960, N°1, 13 e 14, visibile a Arezzo, € 300

3474930517

**RIVISTE GENTE MOTORI**, allegati 1990, Opel Kadett, Fiat Tipo e Uno, Y10, Duna, Regata, nuovi

3339081986

**RUOTECLASSICHE**, 2004-2007, con raccoglitori, in ottime condizioni, spedizione a carico dell'acquirente, € 35 ad annata

3404903108

**VARIE**, sellino posteriore per moto, da attaccare al portapacchi, in buono stato; € 50

3383391744

**PIAGGIO**

**APE CALESSINO**, 1958, aragosta, in legno, 4 posti, motore in rodaggio, come nuovo, 2 soli proprietari, ASI, visibile a Cuneo, € 15.000

3356492216

**COMPRO AUTO**

**AUTO D'EPOCA IMPORTANTE**, permuta con prestigioso appartamento, 170 mq, nei pressi di Firenze

3389540573

**ALFA ROMEO**

**GTV 2.0**, 1982-1985, carrozzeria in buono stato, meccanica da rivedere, radiata

3384346093

**CHEVROLET**

**CORVETTE C2 COUPÉ**, 1963-1967, preferibilmente manuale

3386215297

**CITROËN**

**MEHARI**, 1979, indifferente, in qualsiasi condizione, purché con documenti, prezzo adeguato

3479200393

**LANCIA**

**DELTA HF 1600 IE TURBO**, 1991/1993, bianco, rosso, grigio, inurtata, eccellenti condizioni, originale, unico proprietario, pagamento contanti

3398400771

**MERCEDES**

**190 SL**, permuta con barca a vela Dufur, 12 metri, conguagliando differenza di prezzo

0302792090

**ROLLS ROYCE**

**CABRIOLET**, dal 1930 al 1945, qualsiasi modello cabriolet, in ottime condizioni di motore e carrozzeria, possibilmente bicolore

3405087253

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLINO CABRIOLET**, anni 60, colore indifferente, con documenti italiani, prezzo coerente, Andrea

3388641668

**COMPRO VARIE**

**MODELLINI**, Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco, trenini, macchinine e giochi in latta;

3466800367

**PER FIAT**, 1955, 1100 Tv Trasformabile, fregio cofano, motore, (rondine stilizzata);

0964381867

**PER ITALJET**, 1984, nero, Pack 2, adesivi e sella originali

3355754548

**PER PORSCHE**, 1963-2002, tutti, 911, 964, 993, 996, 996 Gt3, in buone condizioni originali, massima serietà, valutazioni reali, non per perditempo; € 30.000, visibile a Torino,

3313150674

**PER ROLLS-ROYCE**, 1930-1945, qualsiasi modello, possibilmente cabriolet, condizioni ottime di motore e carrozzeria;

3487758499

**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**, si acquista auto d'epoca importante; possibilità di permuta con prestigioso appartamento nei pressi di Firenze, 170 mq;

3389540573

**F.S. Felice Service** Qualità Servizio

**RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI**

B JAGUAR MG Austin-Austin Morris Minor

HERITAGE MOTOR CENTRE

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

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Via Circum-Esterna n. 60 - 00198 Qualiano (NA) Tel. 081.818.60 67 - Fax 081.819.30 77 E-mail: info@feliceservice.com Sito: http://www.feliceservice.com

**CROMATURA BON RENATO** SnC

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To) tel. 011/9087900 fax 011/9089847 www.cromaturabon.com commerciale@cromaturabon.com

**MAC RESTAURI**

**CITROËN D'EPOCA**

0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Bolto, 9  
338 1757047 www.macrestauri.com

**Pizzarelli Fausto**

RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER I DATI 500 e 600 INTERNI COMPLETI - CAROTTES PEDANE ecc. SULLA PIAZZA SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135 Portatile (0337) 569941

# MERIDIANI Montagne

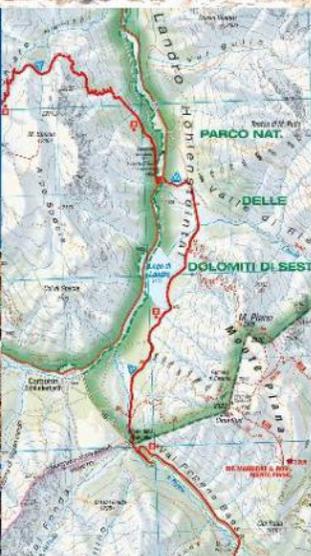
## DOLOMITI - ALTA VIA N°3

### Il grande viaggio sulle Dolomiti

I rifugi, le vie normali,  
le ferrate. Inoltre,  
uno sguardo  
approfondito  
su tutte le Alte Vie  
dei Monti Pallidi

DOLOMITI - ALTA VIA N°3  
Carta 1:25 000

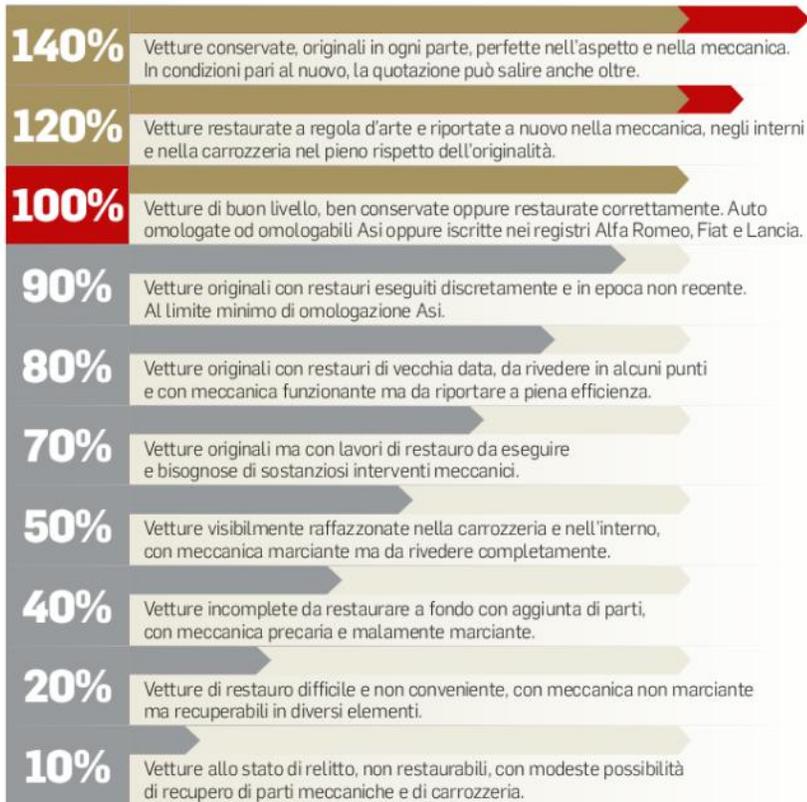
- ▲ Con la descrizione delle 8 tappe,  
da Villabassa a Longarone
- ▲ Con la carta d'insieme  
di tutte le 8 Alte Vie  
delle Dolomiti



**IN REGALO  
LA CARTINA**

Montagne

# 10 GRADI DI VALORE



## IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

### QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

### GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2002, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

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

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ABARTH ITALIA</b>				<b>ACMA FRANCIA</b>				<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				<b>VALUTAZIONI IN CRESCITA</b>			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	27.000	ACMA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	35.000					1900	1884	1950-54	18.000
595	594	1963-71	15.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	22.000					1900 TI	1884	1952-54	20.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	24.000					1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
695	690	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	22.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	170.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	24.000	RL TURISMO	2994	1926-27	120.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	65.000	6C1900 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000	6C1900 SPORT/SS	1487	1928-29	250.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	55.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	<b>AC GRAN BRETAGNA</b>				6C1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250.000	1900 SS	1975	1954-55	65.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000	6C1750 SPORT	1752	1929-33	190.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	30.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	28.000	6C1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	45.000	6C1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 TC BERLINA	847	1961-65	16.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000	6C1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.000	GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	35.000	6C1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	8C 2300	2336	1932-34	1.500.000	GULJETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
MONDILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	6C 2300 TURISMO/B LUINGO	2309	1934-39	120.000	GULJETTA TI I SERIE	1290	1957-59	13.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	55.000	6C 2300 GRAN TURISMO/B/CORTO	2309	1934-39	150.000	GULJETTA TI II SERIE	1290	1959-61	12.000
OT 1000	982	1964-68	9.000	COBRA 260	4261	1962-63	150.000	6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GULJETTA TI III SERIE	1290	1961-65	10.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000	GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	COBRA 427	6897	1964-68	350.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GULJETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	80.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GULJETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	40.000	GULJETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1958-58	35.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6889	1967-73	40.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	60.000	GULJETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	80.000	GULJETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	SUPERBLOWER/CRS	3506-4942	1997-02	100.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	<b>ACM ITALIA</b>				6C 2500 TURISMO 6P./LIMOUSINE	2443	1946-50	45.000	GULJETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	90.000	GULJETTA SZ	1290	1958-61	65.000
								6C 2500 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 GTV 2000/2000L	1962	1976-80	5.500	<b>ALLARD GRAN BRETAGNA</b>				18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	32.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	6.000	J2 ROADSTER	3917	1946-51	45.000	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	30.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	15.000					18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	40.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	5.000	<b>ALPINA-BMW GERMANIA</b>				SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	38.000	GTV 2.0	1962	1983-87	5.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-02	6.000	SAPPHIRE 294	2290	1955-58	22.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	36.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	6.500	B3 3.0 COUPE	3300	2000-02	7.500	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	7.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-02	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.000	GTV 2.5	2492	1983-87	7.500	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000				
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	27.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000				
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000				
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	<b>ARO ROMANIA</b>			
GIULIA TZZ	1570	1964-65	300.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500					M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	9.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000					SERIE 240	2495-3119	1972-93	1.500
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	7.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	<b>ALPINA RENAULT FRANCIA</b>				10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	25.000	ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	<b>ASA ITALIA</b>			
GIULIA 1300	1290	1964-71	6.000	ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	5.000	ARNA L/S/LI	1186-1490	1984-86	1.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	4.500	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000				
GIULIA SUPER	1570	1965-72	7.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	<b>ASIA MOTORS COREA DEL SUD</b>			
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	5.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ROCTA (TUTTI I MODELLI)	1789	1992	1.000
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	4.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	A108 BERLINETTA	988	1958-65	17.000				
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	5.000	33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	1.500	A108 COUPE	845	1960-64	15.000	<b>ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA</b>			
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	3.500	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	A108 2+2	845	1961-64	13.000	L5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	4.000	33 1.3 5/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	A108 2+2	904	1961-63	13.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.500	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	15.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	A110 COUPE (65 CV)	956	1963-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	15.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	17.000	2 LITRE ROADSTER	1490	1936-40	65.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	D2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	19.000	2000 COUPE	2580	1950-53	80.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-93	1.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	19.000	DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	100.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-93	1.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	16.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	85.000
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-93	750	A110 GT4	1108	1964-69	13.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	120.000
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-93	750	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	20.000	DB4 COUPE	3670	1958-63	150.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-93	1.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-93	1.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DB4 GT	3670	1959-61	250.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 COUPE SUPER	1289	1967-69	25.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.000.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-93	1.500	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1286	1967-71	30.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	180.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERMANENT 4	1712	1991-93	2.000	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	230.000
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERM. 4 S.W.	1712	1991-93	2.500	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	25.000	DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	120.000
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-93	2.000	A110 1300 G	1255	1970-71	40.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	130.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-93	1.500	A110 1600	1555	1968-73	38.000	DB6 VOLANTE	3995	1965-70	170.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/L.9/1.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 1600 S	1555	1970-73	50.000	DB5	3995	1967-72	30.000
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	45.000	DB5 VANTAGE	3995	1969-71	35.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	30.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 1600 SK	1647	1976-77	40.000	DB5 V8	5340	1969-72	35.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1779	1991-92	3.500	A 310 1600	1647	1971-76	10.000	LAGONDA V8	5340	1974-76	50.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A 310 V6	2664	1976-84	12.000	V8	5340	1973-82	35.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	V6 GT	2849	1985-90	7.000	V8	5340	1983-89	40.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	V6 TURBO	2458	1985-91	9.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	55.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A 610 TURBO	2975	1991-95	11.000	V8 VANTAGE	5340	1983-90	60.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	<b>ALVIS GRAN BRETAGNA</b>				V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	80.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A BERLINA	2993	1950-54	25.000	V8 VOLANTE	5340	1976-90	75.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	TA DROP HEAD	2993	1950-54	35.000	V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	100.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	TB DROP HEAD	2993	1951-52	35.000	VIRAGE	5340	1988-93	36.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 90 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	TC BERLINA	2993	1954-58	30.000	VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	45.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	TC DROP HEAD	2993	1954-56	40.000	VOLANTE 2+2	5340	1991-99	45.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODATRONCA)	1290	1968-72	10.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	TD BERLINA	2993	1958-63	30.000	LWB VOLANTE	5340	1997-99	47.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	TD DROP HEAD	2993	1958-63	40.000	VANTAGE	5340	1993-00	40.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-93	1.000	TE BERLINA	2993	1963-65	30.000	VANTAGE 600	5340	1988-99	45.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 3.0 V6	2959	1987-93	1.500	TE DROP HEAD	2993	1963-65	40.000	VANTAGE LE MANS	5341	1999	50.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-93	2.500	TF BERLINA	2993	1965-67	30.000	LAGONDA	5340	1976-87	27.000
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	164 TURBO	1995	1987-90	1.500	TF DROP HEAD	2993						

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	124	1535	1932-36	8.500	<b>AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA</b>				CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	15.9	1711	1935-37	8.500	100 BNI	2660	1963-55	30.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	14	1711	1937-39	8.500	100 BN2	2660	1965	30.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	SEVEN TORPEDO	747	1923-39	10.000	100 S BN2	2660	1954-55	60.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	SEVEN SPIDER	747	1923-39	10.000	100 M BN2	2660	1956	30.000	ARNAGE R	6761	2002	30.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	SEVEN BERLINA	747	1923-39	9.000	100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	ARNAGE T	6750	2002	35.000
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	3000 BN7/BT7	2912	1959-61	35.000				
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	16	2249	1932-36	10.000	3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912	1961-63	40.000				
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	3000 MK III BJ8	2912	1963-68	45.000	<b>BERTONE ITALIA</b>			
100 D/TD/TOI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	18	2510	1938-40	10.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1968-61	15.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	28	4016	1938-40	15.000	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	<b>BIANCHI ITALIA</b>			
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	SPRITE MK III	1098	1962-66	10.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
100 AVANT Q/TOI	1986-2461	1983-91	1.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-93	1.000	TEN	1125	1938-47	7.000					S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-93	1.000	A40 DORSET	1199	1947	5.000					S8 BERLINA	1452	1934-39	22.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-93	1.500	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	<b>AUTO UNION/DKW GERMANIA</b>							
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-93	1.000	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	F 914	896-980	1954-62	4.500	<b>BIZZARRINI ITALIA</b>			
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	5.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	1000/1000 S	980	1959-63	4.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A40 SOMERSET DHC	1199	1959-53	6.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1958-63	5.000				
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	<b>BMW GERMANIA</b>			
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-65	6.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000					326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	A85	2639	1956-59	5.000	<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>				327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	85.000
QUATTRO	2144	1980-86	15.000	A89	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	9.000	328 ROADSTER	1971	1937-39	250.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	17.000	A105	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOIT.	499	1960-69	4.500	501.6	2070	1955-58	17.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501.8	2580	1955-62	18.000
COUPE 2.0 E	1984	1989-93	1.500	CHAMP	2838	1952-57	9.000	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	502.2.6 LITRI	2580	1954-61	18.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1984	1989-93	2.000	A30	803	1951-56	4.000	GIARDINERA	499	1966-77	2.500	502.3.2 LITRI	3168	1955-61	18.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-93	2.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	STELLINA	767-792	1963-68	6.000	503 COUPE	3168	1956-59	50.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-90	2.500	A35	948	1956-62	4.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	507 ROADSTER	3168	1956-60	300.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-93	1.000	A35 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	280.0	2580	1961-62	14.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-93	1.000	A35 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500	280.0 L	2580	1961-62	15.000
80 2.8 E V6/ QUATTRO V SERIE	2771	1991-94	1.500	A60 CAMBRIDGE/ESTATE P. FARINA	1622	1961-69	4.500	A111	1438	1969-72	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	2.500	A80 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	A112	903	1969-71	3.000	3200 CS	3168	1962-65	17.000
S2 AVANT	2226	1992-94	3.000	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000	250.300 (SETTA)	245-298	1955-62	10.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	9.000	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	A112 JUNIOR	903	1968-86	1.500	600	582	1957-59	7.000
CABRIO 1.8/2.0/2.3/2.0V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	4.000	A70 HEREFORD/DHC	2199	1950-54	6.500	A112 ELEGANT	965	1971-82	2.000	700 BERLINA	697	1960-61	4.000
COUPE 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1992-95	2.000	A40	948-1098	1958-68	3.500	A112 ELITE	965	1979-85	1.500	700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.000	A125 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	A112 LX	965	1983-85	1.500	700 LS COUPE	697	1959-64	5.000
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	1.500	A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500	700 LS COUPE	697	1964-65	4.000
100 2.2 TURBO 20V Q S4/AVANT S4	2226	1991-94	1.500	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	2.500	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	GPSY	2199	1958-67	7.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	1500	1499	1961-64	3.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	1800	1606	1964-66	3.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.000	Y10 4WD/FIRE 11 4WD	999-1108	1986-85	1.500	1800	1773	1963-68	3.500
A4 CABRIOLET 2.4/3.0	2393-2976	2002	4.000	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4.500	Y10 FIRE 1E./1E. LX/ELECTRONIC	999-1108	1987-93	1.000	1800 TI	1773	1964-66	4.000
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	MINI COOPER	997	1961-63	10.000	Y10 1.3 1E./GT 1E.	1297-1301	1987-93	2.000	1800 TVSA	1773	1964-65	15.000
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	MINI COOPER	998	1964-68	9.000					2000	1990	1966-72	3.500
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	13.000	<b>BANTAM STATI UNITI</b>				2000 T/ITILUX	1990	1966-70	4.000
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	16.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000	2000 C COUPE	1990	1965-69	5.000
A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	MINI COOPER S	970	1964-65	14.000					2000 CS COUPE	1990	1965-69	7.000
A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	MINI MOKE	848	1964-68	7.000	<b>BENTLEY GRAN BRETAGNA</b>				1800/1602/1802	1573-1766	1966-75	4.000
A6 2.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	5.000	4/12 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000	1800 TI	1573	1967-68	6.000
A6 4.2 V8	4172	1998-02	3.000	BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	4.500	6/12 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	300.000	1800 CABRIOLET	1573	1967-71	9.000
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	2.500	LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	5.000	8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	400.000	2002	1990	1968-75	5.000
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	3.000	1100/1100 MK2	1098	1964-70	2.500	3/12 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000	2002 CABRIO	1990	1971-75	8.000
S6 4.2 V8	4172	1999-02	3.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	4/14 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	85.000	2002 TI	1990	1969-75	7.000
S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-02	3.500	1300/1300 GT	1275	1967-74	3.000	MK VI	4257	1946-51	35.000	2002 II	1990	1969-75	9.000
RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002	5.000	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	2.500	MK VI	4566	1951-52	3.000	1502	3673	1974-77	3.000
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002													

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.000	850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000	2 CV	375-425	1948-60	10.000
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.500	Z3 1.8L1.9/2.0/2.2	1.796-2171	1996-02	8.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2966	1929-30	300.000	2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	20.000
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 48	3257	1930-34	120.000	2 CV	425-602	1961-70	6.000
318I (181)/318IS/320I (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 50	4972	1930-34	400.000	AM 6	602	1961-69	4.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z3 2.8/3.0 COUPE	2793-2979	1996-02	9.000	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	AM 6 BREAK	602	1964-69	3.500
325I 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 M COUPE	3201	1996-02	15.000	TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	250.000	AM 8	602	1969-78	3.000
325I 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	X5 3.0	2979	1999-02	5.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000	AM 8 BREAK	602	1969-79	3.000
318I (320I) TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	X5 4.4	4.388	1999-02	6.000	TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000	MEHARI	602	1968-87	6.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	323I/325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2793	1996-02	3.000	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	1.500	323I/325I/328I 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57C	3257	1937-39	400.000	DS 19	1911	1955-62	18.000
325IX 24 P (E30)	2494	1985-90	2.500	318I/318I COUPE (E46)	1885	1999-02	3.500	TYPE 57S	3257	1936-38	450.000	DS 19 I	1911	1963-67	15.000
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	320I 24V COUPE (E46)	1991	1999-02	4.000	TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000	DS 19 I	1985	1967-68	13.000
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	323I/325I/328I/330I 24V C.P.E. (E48)	2494-2793	1999-02	5.000	TYPE 64	4432	1940	1.000.000	DS 20	1911-1985	1968-74	12.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	318I/320I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-02	5.000	TYPE 68	369	1942	100.000	DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	325I/330I CABRIOLET (E46)	2494-2979	2000-02	6.000	TYPE 73A	1488	1947	150.000	DS 21	2175	1965-72	13.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	M3 COUPE (E46)	3246	2001-02	11.000	TYPE 101/101C	3257	1951-52	200.000	DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	20.000	M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-02	13.000	EB 11Q/110S	3500	1992-96	180.000	DS 21 I.E.	2175	1969-72	14.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	Z8 ROADSTER	4941	2000-02	75.000					DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	16.000
318I (181) (E36)	1596-1796	1990-93	4.000	735I (E 65)	3600	2001-02	4.500					D SUPER 5	2175	1972-75	12.000
320I 24V (E36)	1991	1990-93	1.500	745I (E 65)	4.388	2001-02	5.500					DS 23	2341	1972-75	15.000
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500									DS 23 PALLAS	2341	1972-75	17.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000									DS 23 I.E.	2341	1972-75	16.000
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	9.000									DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	18.000
323I/328I 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500									DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	15.000
316I/318IS 16V COUPE (E36)	1596-1796	1992-99	4.000									ID 19	1911-1985	1957-67	12.000
320I 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	4.000									ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000
323I/325I/328I 24V COUPE (E36)	2494-2793	1992-99	4.500									ID 20	1985	1968-69	10.000
M3 COUPE (E36)	2990	1992-95	9.000									ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	13.000
M3 3.2 COUPE (E36)	3201	1995-00	10.000									ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	12.000
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000									ID 21 21/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	11.000
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500									DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	11.000
323I/325I/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000									D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000									ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000									DS CABRIOLET	1911-2175	1969-71	80.000
323I TI COMPACT (E36)	2494	1998-00	2.000									SM CARBURATORI/VINIZIONE	2670	1970-75	15.000
518I/520I/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500									2 CV4	435	1970-78	4.500
520I (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000									2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000
525I/528I (E12)	2494-2793	1973-81	2.500									2 CV6 SPECIAL	602	1970-90	4.500
528I (E12)	2788	1977-81	3.000									2 CV6 SPOT	435	1976	6.000
M 535I (E12)	3453	1980-81	4.000									2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500
518I/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000									DYANE	425	1967-68	3.500
525I/528I (E28)	2494-2793	1981-87	1.000									DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.000
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000									GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500
535I (E28)	3430	1985-87	2.000									GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000
M 535I (E28)	3430	1984-87	3.500									GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000
M5 (E28)	3430	1987-88	5.000									GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500
518I (E34)	1796	1990-93	1.000									L/N/LNA	652-1124	1976-86	1.000
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-93	1.000									VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000
524 TD/525 TD5 (E34)	2443-2503	1988-93	1.000									VISA DECAPOTABILE	1124	1983-85	2.000
525I (E34)	2494	1988-93	1.500									VISA SUPER X/14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000
525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500									VISA 17/17 RD	1769	1984-89	1.000
525I/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000									VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500
530I (E34)	2986	1988-93	2.000									VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500
530I V8 TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000									AX (TUTTI I MODELLI)	954-1300	1986-93	1.000
535I (E34)	3430	1988-93	2.500									AX SPORT	1294	1987-93	2.000
540I V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500									AXEL/DLCTO	652-1299	1981-90	750
M5 (E34)	3635	1988-92	5.500									AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500									AX 14 4X4	1360	1991-95	1.000
520I/523I/525I/528I 24V (E38)	2171-2793	1995-02	3.000									AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-93	1.000
535I 32V (E38)	3498	1995-02	3.500									BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000
540I 32V (E38)	4388	1995-02	4.000									BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000
523I/528I/530I 24V TOURING (E38)	2494-2979	1997-02	4.000									BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000
535I 32V TOURING (E38)	3498	1997-01	4.500									BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000
540I 32V TOURING (E38)	4388	1997-02	5.000									BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000
628CS/630 CS/633 CS (E24)	2788-3210	1976-82	4.500									BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000
635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000									BX GT/GTI	1905	1983-92	1.500
635 CSI (E24)	3453	1982-89	6.000									BX 19 GT 16V	1905	1987-92	1.500
628 CS/633CS (E24)	2788-3210	1982-88	5.000									BX 4 TC	2141	1985-86	30.000
M 635 CS (E24)	3453	1984-89	11.000									BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000
728I/728I/730I/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	2.000									BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000
728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000									BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
735I (E23)	3430	1979-82	2.500									BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
735I (E23)	3430	1982-86	2.500									BX 19 D (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000
745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000			</									

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1988-89	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 INJECTION	1998	1989-93	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000
XM 2.0 I BREAK	1998	1991-93	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000
ZX 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.8/1.8/2.0	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 18V	1998	1998-02	1.000

**CIZETA ITALIA**

V16T	5995	1993	200.000
------	------	------	---------

**DAEWOO COREA DEL SUD**

ESPERO	1998	1990-93	500
--------	------	---------	-----

**DAF OLANDA**

600/730 DAFDODIL	590-746	1998-98	3.500
33	746	1968-70	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	1587	1976-84	3.000
ROCKY/D/TD	1998-2785	1984-00	2.000
FEROZA	1590	1988-99	2.000
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000

**DAIMLER GRAN BRETAGNA**

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1963-68	18.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1961-54	15.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1963-68	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1963-68	11.000
MAJESTIC	3794	1958-59	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	2548	1959-64	28.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	8.000
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	6.000
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 WANDENPLAS I.S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 WANDENPLAS II.S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II 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 (XJ40)	3590-3980	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
SIX 4.0-6 2V	3980	1994-97	8.000
V8 4.0 32V	3996	1998-02	7.000
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	1979-81	9.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
240 Z	2393	1969-75	13.000

**DB FRANCIA**

730 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	10.000
730 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.000
730/850 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/PANTERAL	5763	1970-80	35.000
PANTERA L	5763	1961-68	37.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	38.000
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000
DEAUVILLE	5763	1971-80	10.000
DEAUVILLE	5763	1981-88	12.000
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	13.000
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	18.000
GIARA	3982-4601	1996-04	27.000
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	23.000

**DELAGE FRANCIA**

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000
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
DR/DS	2517-3045	1931-33	50.000
D8-11/D8-11S	2000	1932-34	40.000
D6-65	2678	1934-35	50.000
D6-60/D6-60	2449-3226	1935-37	55.000
D6-70	2729	1936-37	55.000
D6-75	2800-2984	1938-40	60.000
D8/D8S	4060	1929-33	80.000
D8-15/D8-15S	2699	1933-39	65.000
D8-65/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	2384	1946-54	50.000
SPORT OLYMPIC	2384	1946-54	60.000

**DELAHAYE FRANCIA**

TYPE 82	4410	1919-24	50.000
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
TYPE 87	1843	1921-26	30.000
TYPE 92	2513	1924-28	35.000
TYPE 94	2940	1923-26	35.000
TYPE 97	1847	1923-26	30.000
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000
TYPE 109	1496	1929-31	15.000
TYPE 110	2178	1930-31	25.000
TYPE 112	2872	1927-29	35.000
TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000
TYPE 124	2102	1931-34	25.000
TYPE 126	2860	1931-34	35.000
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1936-39	70.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3567	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3567	1935-37	150.000
TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3567	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	3567	1936-53	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/185	4496	1937-38	350.000
TYPE 188	3567	1938-39	40.000
TYPE 175	4455	1947-50	100.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000
TYPE 236 BERLINA	3567	1951-54	70.000
TYPE 236	3567	1951-54	100.000
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000

**DELTA FILIPPINE**

MINI CRUISER	1587-1951	1974-85	1.500
--------------	-----------	---------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
DIATTO ITALIA			
20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
20A BERLINA	1996	1924-27	35.000

**DINO ITALIA**

206 GT	1986	1967-69	100.000
246 GT	2418	1969-73	90.000
246 GTS	2418	1972-74	110.000
208 GT4	1991	1975-80	12.000
308 GT4	2926	1973-77	16.000

**DKW GERMANIA**

MEISTERKLASSE F 99 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	4.000
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	5.000
3-6 MONZA	980-996	1955-58	10.000
JUNIOR	741	1959-62	3.000
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
F 11/F 12	796-889	1963-65	3.500
F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
F 102	1175	1964-66	3.000

**DODGE STATI UNITI**

RAMCHARGER	3680-5898	1974-93	4.500
VIPER	7990	1992-96	35.000
VIPER II (SERIE) /RT/10	7990	1996-02	40.000
VIPERGTS	7990	1996-02	42.000

**FACEL VEGA FRANCIA**

FVS COUPE	4520-5407	1955-58	40.000
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	50.000
HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
EXCELLENCE	6276	1959-61	50.000
FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
500 A (POLINO- BERLINA (B.LUNGA)	569	1938-45	12.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	6.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000	VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.500
500 A (BALESTRALLUNGA)	569	1946-48	12.000	2300 LUSSO	2279	1963-68	6.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000	VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000
500 B	569	1948-49	11.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	5.500	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000	VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	7.000	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500	VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500
500 C	569	1949-55	8.000	2300 COUPÉ	2279	1961-65	13.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000	VENDOME (F39E)	3923	1953-54	5.500
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-69	15.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000	ABELLE	2158	1952-54	4.500
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1300	1285	1961-66	3.500	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000	COMETE	2158-2351	1951-53	6.500
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	11.000	1300 FAMILIARE	1285	1961-66	4.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-93	1.000	MONTE-CARLO	3923	1953-54	8.000
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	13.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500	<b>FORD GERMANIA</b>			
508 C M.M.	1089	1938-39	10.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500	KÖLN	921	1933-36	7.000
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-93	1.000	RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
1100 (A)/(A/L)	1089	1939-48	11.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000	RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
1100 B/BL	1089	1948-49	10.000	1500 COUPÉ	1481	1964-65	10.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000	EFEL	1172	1935-39	6.000
1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000	EFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000
1100 S	1089	1947-50	50.000	1600 S CABRIOLET	1588	1962-63	18.000	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000	EFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000
1100 S	1089	1950-51	45.000	1600 S CABRIOLET	1588	1963-66	18.000	UNO D/0/DS	1698	1986-89	1.000	V8	2225-3620	1935-41	20.000
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S COUPÉ	1588	1963-66	15.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000	V8 CABRIOLET	3620	1937-39	30.000
1500 D	1493	1948-49	17.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	2.500	TALUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
1500 E	1493	1949-50	17.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000	TALUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1951	6.500
1400	1385	1960-54	10.000	850 SPECIAL	843	1969-71	2.500	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-93	1.000	TALUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
1400 CABRIOLET	1385	1960-54	20.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000	TALUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-58	5.500
1400A/B DIESEL	1901	1963-58	7.000	850 COUPÉ	843	1965-68	5.000	UNO 1.7/1.9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-93	1.000	TALUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
1400 A	1385	1964-56	8.000	850 SPORT COUPÉ	903	1969-71	4.000	UNO TURBO D I SERIE	1367	1989-93	1.000	TALUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
1400 B	1385	1966-58	9.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.000	TALUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500
1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	6.000	RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000	TALUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124	1197	1966-70	2.500	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000	TALUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 (II/III SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO D (II SERIE)	1498	1981-82	2.000	TALUNUS 17M P3 TURNER	1498-1758	1960-64	4.000
1900 A	1901	1954-56	8.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500	TALUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 85 S CABRIOLET (I S.)	1301	1983-88	1.500	TALUNUS 17M P5 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500	TALUNUS 17M P4 (TUTTI I MOD.)	1183-1498	1962-66	3.500
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000	TALUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500
AR 51	1901	1951-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1966-69	4.500	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	5.000	TALUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	4.000	RITMO II (SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000	TALUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000	TALUNUS 17M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000	TALUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ 1.6/L1.8	1592-1756	1972-74	3.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500	TALUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER 1.6/L1.8	1592-1756	1972-75	10.000	RITMO II (SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000	TALUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000	TALUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	SPIDER SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000	TALUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
CAMPAGNOLA C DIESEL	1901	1968-73	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	8.000	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000	17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000
8V	1996	1952-54	130.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	12.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000	20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000
8V ZAGATO	1996	1952-54	170.000	125	1608	1967-69	3.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000	20M P7A TURNER	1998	1967-68	3.000
1100/103	1089	1953-56	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA W. Q/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000	20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	DUNA	1116-1301	1987-90	750	OS 20M TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	6.000
1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	DINO COUPÉ	1987	1967-69	17.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	500	17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	3.000
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	15.000	DUNA DS	1698	1987-90	750	17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	3.000
1100/103 E	1089	1956-57	6.500	DINO SPIDER	1987	1966-69	35.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750	17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	33.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-93	1.000	ESCORT RS 1600	1601	1971-75	11.000
1100/103 E TV	1089	1956-57	9.000	128	1116	1969-72	2.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-93	1.000	ESCORT RS 1800	1601	1975-77	11.000
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	128 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500	ESCORT RS 2000	1993	1974-77	12.000
1100/103 D	1089	1957-60	5.000	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE (II/III SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 D	1221	1962-66	3.500	XL1.0	1290	1972-78	6.500	CROMA 1.6/CHT/LE	1585-1995	1985-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	XL1.0 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 R	1089	1966-69	2.500	XL1.0 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	130 BERLINA 2800	2866	1969-71	4.000	CROMA D	2499	1986-90	1.000	ESC			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
GRANADA D SW II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	2070	2810	1934-35	13.000	SCUPE	1468-1495	1992-95	750
FIESTA (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000	500 GT	586	1963-65	10.000	16	2576	1935	12.000	COUPE (II) SERIE	1600-1975	1986-01	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	500 TV/TV S	498	1963-65	12.000	HAWK	318L	1936-37	13.000	LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-93	500
FIESTA XR 2	1508	1981-88	1.500	500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000	80	318L	1936	13.000	SONATA 2.0 16V	1997	1988-93	500
FIESTA XR 2	1598-1796	1989-95	1.000	500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000					COUPE/TIBURON	1599-2656	2002	1.000
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000	<b>HISPANO SUIZA SPAGNA</b>				<b>IATO ITALIA</b>			
FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-93	1.000	590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000	T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000	16/19 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000
FIESTA II SERIE D	1753	1989-93	1.000	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	H6B 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000	<b>INNOCENTI ITALIA</b>			
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	4.500	H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000	<b>A40 BERLINA/COMBINATA</b>			
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000	T48	2498	1926-31	40.000	<b>A40 S</b>			
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000	T49	3746	1924-36	55.000	<b>950 SPIDER</b>			
SIERRA DTD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T64	458L	1929-33	80.000	<b>1100 SPIDER</b>			
SIERRA XRAI	2792	1982-85	1.500	850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	10.000	HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000	<b>1100 C COUPE</b>			
SIERRA XRAI 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000	<b>IM3/IM3S</b>			
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	K6 (T70)	518L	1934-37	300.000	<b>J4/J4S/5</b>			
SIERRA 2.8i 4X4	2933	1988-92	1.500	128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000	J12 (T68)	9424-11310	1933-37	500.000	<b>MINI MINOR 331 CV DIN</b>			
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000					<b>MINI MINOR 37 CV DIN</b>			
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500					<b>MINI MINOR MK2</b>			
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000	S 600	606	1965-66	10.000	<b>MINI COOPER</b>			
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	132 2000	1936	1972-78	3.500	S 800	791	1966-70	12.000	<b>MINI COOPER MK2</b>			
RS 200	1903	1985-86	50.000	PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1961-85	2.500	N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500	<b>MINI COOPER MK3</b>			
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000	RTMD (TUTTI I MODELLI)	1136-1301	1979-85	3.500	CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000	<b>MINI T MK1 LEGNO</b>			
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000	RTMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	CIVIC CRX	1590	1984-91	3.500	<b>MINI T MK2 LEGNO</b>			
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-93	1.000	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-93	1.000	<b>MINI T MK2 METALLICA</b>			
SCORPIO TD SW	2498	1991-93	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CRX	1493-1595	1992-99	4.000	<b>MINI T MK3 LEGNO</b>			
SCORPIO 2.8i (2.9i 4X4)	2792-2935	1986-94	1.000	<b>GINETTA GRAN BRETAGNA</b>				<b>CITY/JAZZ</b>				<b>MINI T MK3 METALLICA</b>			
SCORPIO 2.9i 24V 4X4	2935	1991-94	1.500	G2	1172	1958-60	15.000	PRELUDE 2.0i (2.0i-16 4WS)	1236-1296	1986-93	1.000	<b>MINI T MK4 LEGNO</b>			
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V SW)	2935	1992-94	1.500	G3	997	1961	15.000	PRELUDE 2.0 16V (2.0 16V 4WS)	1958	1987-90	2.000	<b>MINI T MK4 METALLICA</b>			
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V (II S.))	2935	1994-98	1.500	G4	997	1961	15.000	PRELUDE 2.0 16V (2.0 16V)	1996-2259	1991-96	2.500	<b>MINI T MK5 LEGNO</b>			
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V SW (II S.))	2935	1994-98	1.500	G5	997	1960-69	15.000	PRELUDE 2.0 16V (2.0 16V)	1996-2259	1996-02	2.500	<b>MINI T MK5 METALLICA</b>			
MONDEO 4 P.5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000	G15	875-998	1967-74	10.000	LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000	<b>MINI COOPER 1300/EXPORT</b>			
MONDEO 2.5 V6 24V ST-200	2544	1994-99	1.000	G21	1599-2954	1970-79	12.000	LEGEND 3.2 (3.9 V6 24V COUPE)	3206-3474	1991-98	3.000	<b>MINI COOPER 1300/EXPORT</b>			
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000	G32	1597	1982-88	8.000	NSX	2977-3179	1990-02	15.000	<b>MINI MATIC 1000</b>			
MONDEO 2.5 V6 24V SW ST-200	2544	1994-99	1.500	G32	1597	1982-88	8.000	CR-V	1973-1997	1995-02	3.000	<b>MINI T 1000</b>			
GALAXY 2.8 VR6 II SERIE	2792	1995-02	2.500	G32	1597	1988-91	10.000	INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	3.500	<b>REAGENT</b>			
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000	HRV 3/5 PORTE	1590-91	1998-02	1.000	<b>MINI 90i (1.20 (TUTTI I MOD.))</b>			
COUGAR 2.0 16V (2.5 V6 24V)	1988-2544	1999-01	1.500	G34/G27	1986-4498	1990-97	15.000	S 2000	1996	1999-02	8.000	<b>MINI DE TOMASO</b>			
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-02	1.000	G33	3947	1990-91	15.000	<b>HOTCHKISS FRANCIA</b>				<b>MINI DE TOMASO TURBO</b>			
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-02	1.500	G40	1986	1990-90	18.000	686	3485	1936-50	12.000	<b>3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)</b>			
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002	2.500	G27 (II SERIE)	1988-3950	2002	20.000	964	2312	1938-50	8.000	<b>3 S DIESEL/MINIDIESEL</b>			
<b>FORD GRAN BRETAGNA</b>				<b>GLAS GERMANIA</b>				<b>HUMBER GRAN BRETAGNA</b>				<b>INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI</b>			
PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000	G0GGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500	13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000	<b>SCOUT</b>			
POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000	G0GGOMOBIL TS 250/300 COLPÉ	247-296	1957-69	6.000	20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000	<b>SCOUT</b>			
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	G0GGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000	<b>HUMBER GRAN BRETAGNA</b>				<b>SCOUT</b>			
ANGLIA E9A-E494A	993	1939-53	5.000	G0GGOMOBIL TS 400 COUPE	395	1957-67	5.500	SNPE 80	3498	1930-35	25.000	<b>SCOUT</b>			
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000	ISAR T800/T700	594-688	1958-65	4.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500	SNPE	3180	1938-40	22.000	<b>SCOUT</b>			
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1138	1962-65	4.000	1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000	SNPE	273L	1945-48	11.000	<b>SCOUT</b>			
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000	PULLMAN	3498	1930-35	26.000	<b>SCOUT</b>			
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000	BMW 1600 GT	1573	1967-68	7.000	PULLMAN	4086	1936-39	28.000	<b>SCOUT</b>			
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500	2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000	PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	14.000	<b>SCOUT</b>			
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000	BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	8.000	PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000	<b>SCOUT</b>			
CONSUL/CAPRI 315	1498	1961-64	3.500	<b>GREPPI ITALIA</b>				<b>HUMBER GRAN BRETAGNA</b>				<b>SCOUT</b>			
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000	SAIANA	1297-2360	1979-81	1.000	SNPE 80	3498	1930-35	25.000	<b>SCOUT</b>			
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500	<b>HEALEY GRAN BRETAGNA</b>				<b>HUMBER GRAN BRETAGNA</b>				<b>SCOUT</b>			
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500	SILVERSTONE	2443	1949-50	80.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000	<b>HILLMAN GRAN BRETAGNA</b>				<b>HUMBER GRAN BRETAGNA</b>				<b>SCOUT</b>			
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000	II	1593	1919-26	12.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR 516	2262	1951-56	4.000	SPEED MODEL	1122	1920	10.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	5.500	SPORTING	1496	1921	10.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000	14	1953	1926-28	12.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500	14	1953	1926-28	12.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	MINX	1185	1932-34	6.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	MINX CONVERTIBLE	1184-1390	1948-56	6.000	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000	MINX SERIES V (TUTTI I MOD.)	1390-1592	1956-63	4.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500	MINX SERIES VI (TUTTI I MOD.)	1592-1725	1963-67	4.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.500	MINX SERIES VII (TUTTI I MOD.)	1725-1927	1967-70	4.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX SERIES VIII (TUTTI I MOD.)	1927-2129	1970-73	4.500	SNPE	4086	1936-37	27.000	<b>SCOUT</b>			
<b>FORD STATI UNITI</b>				<b>IMP RALLY</b>				<b>HYUNDAI COREA DEL SUD</b>				<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
GPW	2199	19													

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJS H.E.	5345	1988-93	14.000	SPORTAGE (TUTTI I MODELLI)	1988	1993	1.000	ARDEA II SERIE	903	1948-49	12.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	130.000	XJS 6.0 V12	5993	1993-96	16.000	LADA RUSSIA				ARDEA N SERIE	903	1949-53	10.000
SS100 ROADSTER	2663-3465	1936-41	250.000	XJR-S	5993	1990-93	18.000	NIVA	1568	1976-81	1.000	AURELIA B10	1754	1950-52	15.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJ-SC	5345	1983-87	14.000	1568-1905	1982-95	1.500	AURELIA B15	1991	1952-53	17.000	
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJS CONVERTIBLE	3880-5993	1989-96	20.000	2107 BERLINA	1499	1992-93	500	AURELIA B21	1991	1951-52	15.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XJ 220	3498	1992-94	160.000	21043/2105 SW	1499	1982-93	500	AURELIA B22	1991	1952-53	17.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XK8 COUPE	3996	1996-02	12.000	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-93	500	AURELIA I SERIE B12	2266	1954-57	18.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XKR	3996	1998-02	14.000	LA FER BRASILE				AURELIA B50/B51	1754	1950-51	30.000
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XKR 100	3996	2001	16.000	MP SPIDER	1584	1974-90	8.000	AURELIA B52/B53	1991	1952-54	30.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3495	1938-40	40.000	XK8 CONVERTIBLE	3996	1996-02	16.000	LAGONDA GRAN BRETAGNA				AURELIA B55/B56	2266	1955-57	30.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3495	1945-49	40.000	XKR CONVERTIBLE	3996	1998-02	18.000	11.9/12/24	1420	1920-25	15.000	AURELIA B20 GT	1991	1951-52	55.000
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3495	1938-40	60.000	XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000	2 LITRE	1954	1926-33	17.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	50.000
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3495	1945-49	55.000	S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-02	3.500	3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	25.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	55.000
XK 120 O.T.S. CARR. ALLUMINIO	3442	1948-50	120.000	S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-02	4.500	16/85	2400-2692	1926-28	25.000	AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1965	150.000
XK 120 O.T.S. CARR. ACCIAIO	3442	1950-54	70.000	S-TYPE 4.2 R	4196	2002	6.000	16/80	1991	1933	25.000	AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1966-68	100.000
XK 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000	XJR-15	5993	1991	150.000	M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	40.000	APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	8.000
XK 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	65.000	X TYPE 2.0 V6 24V	2099	2002	2.500	L645	3619-4453	1935-36	50.000	APPIA C10 II SERIE	1090	1956-59	8.000
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	60.000	X TYPE V6 2.5 4X4	2495	2001-02	3.000	L646	4453	1938-39	45.000	APPIA II SERIE PININFARINA	1090	1957-58	12.000
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000	X TYPE V6 3.0 4X4	2968	2001-02	3.500	L66	4453	1938-39	45.000	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	12.000
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000	JEEP STATI UNITI				41/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	100.000	APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	55.000	MB/GPW	2199	1941-45	15.000	2 1/2 LITRE	2580	1946-53	22.000	APPIA II SERIE	1090	1959-63	6.000
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	60.000	GPA	2199	1942-43	12.000	2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	35.000	APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	8.000
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	45.000	M 38	2199	1950-52	10.000	3 LITRE	2922	1953-58	25.000	APPIA II SERIE GARDINETTA WOTI	1090	1960-63	7.000
XK 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	40.000	M 38 A1	2199	1952-68	10.000	3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	40.000	APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	10.000
XK 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000	STATION WAGON	2199-3703	1946-62	12.000	RAPIDE	3865	1961-64	40.000	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000
XK 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000	LAMBORGHINI ITALIA				APPIA II SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	45.000
C TYPE	3442	1961-63	700.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000	350 GT	3464	1964-67	150.000	FLAMINA BERLINA	2458	1957-63	14.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.000.000	CJ-5	2199	1955-65	7.000	400 GT	3929	1966-68	140.000	FLAMINA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	16.000
XK SS	3781	1956-57	800.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	400 GT 2+2	3929	1966-68	120.000	FLAMINA GT TOURING	2458	1958-63	25.000
MK V BERLINA	2663-3465	1948-50	35.000	CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000	P 400 MIURA	3929	1966-68	300.000	FLAMINA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	35.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3465	1948-50	55.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000	P 400 MIURA S	3929	1968-71	400.000	FLAMINA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	70.000
MK VI	3442	1950-54	18.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000	P 400 MIURA SV	3929	1971-73	500.000	FLAMINA BERLINA 28	2775	1963-70	14.000
MK VII M	3442	1955-56	20.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	10.000	ESPADA	3929	1968-78	35.000	FLAMINA COUPE PININFARINA 28	2775	1963-67	17.000
MK VII	3442	1956-58	23.000	CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000	ISLEROI/ISLEIRO S	3929	1968-70	30.000	FLAMINA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	28.000
MK IX	3781	1959-61	26.000	CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000	JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	28.000	FLAMINA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	28.000
2.4 LITRE	2498	1955-59	15.000	CJ-7	2199-3801	1966-70	5.000	P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	28.000	FLAMINA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	65.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	18.000	CJ-7	1965-4981	1980-86	7.000	URRACO P200	1994	1974-79	20.000	FLAMINA BERLINA	1500	1960-67	6.000
MK2 2.4 LITRE	2498	1959-67	20.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	12.000	URRACO P250	2462	1976-79	26.000	FLAVIA COUPE PININFARINA	1500	1962-64	9.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	11.000	URRACO P300	2996	1974-79	35.000	FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	12.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000	WRANGLER (VJ)	2464-4235	1986-96	7.000	SILHOUETTE	2996	1977-79	55.000	FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000	WRANGLER 2.5 LAREDO (VJ)	2464	1987-96	8.000	JALPA P350 GTS	3485	1983-88	35.000	FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000	WRANGLER 4.0 LAREDO (VJ)	3968	1987-96	9.000	COUNTACH LP400	3929	1973-78	120.000	FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	6.500
MK X	3781-4235	1961-66	14.000	WRANGLER RENEGADE (VJ)	3966	1990-94	10.000	COUNTACH LP400S	3929	1978-82	105.000	FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000
420	4235	1966-68	12.000	WRANGLER (TJ)	2464-3964	1996-02	10.000	COUNTACH LP500S	4754	1982-84	95.000	FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	11.000
420 G	4235	1966-70	15.000	JEEPSTER	2199-2698	1947-51	10.000	COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	100.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000
240	2498	1967-69	15.000	JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1957-74	8.000	COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	95.000	FLAVIA II SERIE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000
340	3442	1967-68	17.000	WAGONEER	3777-5359	1963-73	8.000	LM 002	5167	1985-91	45.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	22.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	60.000	WAGONEER	4235-5996	1974-83	7.000	DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	70.000	GRAND WAGONEER	4235-5994	1984-91	6.000	DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1981-00	65.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000
E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	50.000	CHEROKEE	4235-5996	1974-83	5.000	DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1985-01	72.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000	DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1964-68	45.000	CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000	DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	35.000	WAGONEER	2466-3966	1984-92	4.000	DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	55.000	GRAND CHEROKEE	3956-5998	1992-98	4.000	MURCIELAGO	6192	2002	100.000	FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000	GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000	LANCHESTER GRAN BRETAGNA				2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000
E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	28.000	GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-02	5.000	40	6178	1919-28	45.000	2000 LE BERLINA	1991	1972-75	5.000
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	50.000	GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-02	4.000	21	3100-3327	1923-31	30.000	2000 COUPE	1991	1971-74	9.500
E TYPE V12 COUPE	5945	1971-73	30.000	CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-02	4.500	30	4437	1928-33	40.000	2000 COUPE HF	1991	1971-74	11.000
E TYPE V12 ROADSTER	5945	1971-75	45.000	CHEROKEE TD (II SERIE)	2499	2001-02	3.500	40	6190	1928-31	40.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000	JENSEN GRAN BRETAGNA				10	1203	1932-35	10.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000	PW	3880-4274	1946-52	23.000	18	2504	1933-34	18.000				

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 II S.	1297-1995	1985-81	3.000	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1982-71	6.000	<b>MARUTI SUZUKI INDIA</b>				<b>MAZDA GIAPPONE</b>			
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 D.O.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1982-71	5.000	800	796	1986-93	500	RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1977-73	3.000
BETA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 HALF TON	2286	1988-78	8.000					RX7 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500	88 HALF TON	2286	1979-84	8.000	<b>MASERATI ITALIA</b>				RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000
BETA HPE 1.6/2.0 II/III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	101 1 TON FWC	3528	1975-78	7.000	AG 1500	1488	1946-50	250.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 D.O.E.	1585-1995	1981-84	3.500	109 FWC	2286	1983-66	7.000	AG 6 2000 PININ FARINA	1954	1963-53	220.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	110 FWC	2286-2625	1987-72	7.000	AG 6/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II S.)	1585-1995	1974-82	7.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	4.500	AG 6/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	180.000	RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000
BETA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	9.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.000	AG 6/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	200.000	RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	9.000
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	10.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	4.500	3500 GT COUPE TOURING CARB.	3485	1987-64	80.000	628 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	110.000	628 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587-2184	1987-92	1.000
BETA TREVI 2.0/2.0 LE	1995	1980-84	1.000	109 V8	3528	1979-85	5.000	3500 GT COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	75.000	323 TURBO 1.6V 4WD	1840	1990-94	2.000
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	90	2286-3528	1984-89	6.000	3500 GT SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	105.000	MX-5 (MIATA)	1587-1839	1990-97	5.000
STRATOS HF	2418	1973-78	110.000	90 D	2494	1985-90	6.000	5000 GT	4937-4941	1980-64	200.000	MX-5 (MIATA) II SERIE	1587-1991	1997-02	6.000
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	109 GT	2495	1986-89	7.000	3500 GT POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50.000	121	1324-1498	1990-93	1.000
DELTA GT 1600 (MODELLI)	1585	1982-93	2.000	90 D	2286-3528	1983-88	5.000	MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	55.000	MX-3	1588-1845	1981-83	1.000
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	3.500	110 D	2286-2494	1983-90	6.000	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	90.000	RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002	12.000
DELTA HF TURBO LE	1585	1986-93	4.500	110 TD	2494	1986-89	7.000	SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	40.000	XEDOS 6	1985	1983	1.000
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000	GHB/L4.7	4719	1966-73	60.000	<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-02	7.000	GHB/L4.7 SPIDER	4719	1969-73	100.000	S TORPEDO	6789	1926-30	550.000
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000	GHB/L5 SS	4930	1970-73	70.000	SS TORPEDO	7065	1928-34	700.000
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	22.000	DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-02	7.000	GHB/L5 SS SPIDER	4930	1970-73	110.000	SKK TORPEDO	7065	1929-33	1.200.000
DELTA S4	1759	1985-87	6.000	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000	MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	35.000	SKL TORPEDO	7065	1930-34	1.500.000
DELTA TURBO DS	1999	1986-91	10.000	DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-02	4.000	INDY 4.2/4.7 A.9	4136-4930	1969-74	40.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	DISCOVERY 2.0 16V/3.9/3.9 V8	1994-3947	1989-98	2.500	QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	25.000	MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-02	4.000	BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	NURBURG BERLINA	4622-1949	1928-39	45.000
GAMMA 2500/2500 D.O.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000	MERAK	2965	1972-74	30.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	350.000
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	5.000	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000	MERAK SS	2965	1975-80	32.000	170/200 BERLINA	1682-1949	1931-36	30.000
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	5.000	RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	5.000	MERAK SS	2965	1980-83	35.000	170/200 CABRIOLET	1682-1949	1931-36	55.000
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	6.000	RANGE ROVER TD	2983	1986-88	4.000	MERAK GT 2000	1999	1976-83	22.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000
GAMMA 2500 D.O.E. COUPE II SERIE	2484	1980-84	6.500	RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	6.000	KHAMIS	4930	1973-83	40.000	280 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000
037 RALLY	1995	1982-84	80.000	RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	4.000	QUATTROPORTE E II	2965	1974-75	25.000	220 BERLINA	2279	1937-41	20.000
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000	RANGE ROVER 4P II S.	3947-4352	1994-01	5.000	KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	18.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.200.000
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500	RANGE ROVER 2.5 DT II S.	2497	1994-01	3.000	QUATTROPORTE 4.200/4900	4136-4930	1976-84	15.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	1.500.000
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-88	1.000	RANGE ROVER 4.4 V8 (II S.)	4388	2002	7.000	QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000
THEMA LE	1995	1984-88	1.000	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002	4.500	QUATTROPORTE E ROYALE	4930	1986-91	22.000	170 V	1697	1947-53	20.000
THEMA 2.0 LE TURBO	1995	1984-88	1.500	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-02	2.500	BITURBO	1996	1981-83	4.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000
THEMA V6	2849	1984-88	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-02	3.500	BITURBO I	1996	1986-88	3.000	170 S/VS	1767	1949-55	18.000
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-02	3.500	222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-02	4.500	2.2V	1996	1988-93	7.000	180 D/180 D	1767-1897	1953-61	6.000
THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	<b>LEXUS GIAPPONE</b>				BITURBO S	1996	1984-87	7.000	180	1897	1955-61	7.000
THEMA 2.0 LE TURBO SW	1995	1986-88	1.500	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-02	3.000	BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	190 C	1897	1961-65	6.000
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000	LS 430	4293	2000-02	3.000	BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500
THEMA LE (LE 16V I SERIE)	1995	1988-92	1.000	SC 430	4293	2001-02	7.000	BITURBO 420i	1996	1986-87	4.000	200	1998	1965-68	5.000
THEMA 2.0 LE 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500	RX 300	2994	2001-02	4.000	BITURBO 420i	1996	1988-90	4.000	220	2195	1951-55	13.000
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.500	<b>LLOYD GERMANIA</b>				422/4.18V	1996	1988-92	5.000	220	2195	1959-65	9.000
THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500	4.2V	1996	1990-93	6.000	219	2195	1956-59	10.000
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500	BITURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	220 S	2195	1956-59	14.000
THEMA LE 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	ARABELLA	897	1959-63	4.000	BITURBO 420 SI	1996	1987	4.500	220 S COUPE	2195	1956-59	9.500
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	<b>LOTUS GRAN BRETAGNA</b>				BITURBO 420 S I	1996	1988-90	5.000	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	35.000
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.000	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	25.000	BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	220 SE	2195	1959-65	10.000
THEMA 2.0 LE 16V III SERIE	1995	1992-93	1.000	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	20.000	BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	220 SE COUPE	2195	1959-65	10.000
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2859	1992-94	2.000	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	20.000	430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 SE CABRIOLET	2195	1959-65	40.000
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500	SEVEN	1599	1971-75	22.000	BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000
THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2859	1992-94	2.000	ELITE	1216	1957-64	35.000	BITURBO SPIDER S/SPIDER 2.0	1996	1987-94	12.000	300 D	2996	1957-62	35.000
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1381-1995	1989-93	1.000	ELAN COUPE	1558	1962-75	25.000	BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000
DEDRA TURBO DS	1929	1989-93	1.000	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000	228i	2790	1985-91	12.000	300 S/SC COUPE	2996	1952-57	85.000
DEDRA 2.0 LE TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ELAN +2 1305 COUPE	1558	1971-74	22.000	KARIF	2790	1988-92	6.000	300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	85.000
DEDRA 2.0 D.O.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	EUROPA	1563	1971-75	18.000	SHAMAL	3217	1989-95	30.000	300 SL «ALFA DI GABBIANO»	2996	1954-56	300.000
K 2.0 V6 TURBO	1998	1998-01	1.000	ESPRIT	1973-2174	1975-90	12.000	RACING	1996	19					

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
200/220 (W15)	1988-2197	1988-73	3.500	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500	SLK 32 AMG	3199	2001-02	10.000	R/V8	3947	1992-95	15.000
230-6/250 (W124)	2292-2496	1988-73	4.000	560 SE (W126)	5567	1988-90	4.000	ML 230	2285	1997-01	4.000	FF/FC	1588-1796	1995-01	5.000
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1988-76	2.000	580 SEL (W126)	5567	1988-88	3.500	ML 270 CDI	2688	2000-02	4.000	TF	1588-1796	2000-02	6.000
220 D LANG (W115)	2197	1988-73	2.000	580 SEL (W126)	5567	1989-91	4.500	ML 320	3199	1997-02	5.000	ZR 105/180	1307-1796	2002	1.500
250 C/250 CE (W114)	2496	1988-73	6.000	300 SD/SL TURBODIESEL (W126)	2988	1980-87	1.500	ML 400 CDI	2001	2001-02	5.000	ZS 120/180	1796-2497	2002	2.000
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	2.000	ML 430	4266	1997-01	6.000	ZT 190	2497	2002	3.500
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	4.000	S 300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000	ML 500	5439	2001-02	7.000	ZT-T 190	2497	2002	4.000
190 E 2.316 (W201)	2299	1983-89	1.500	300 SD TURBO/350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	2.000	ML 55 AMG	5439	2000-02	10.000	ZT X POWER 385	4611	2002	8.000
190 E 2.516 (W201)	2498	1989-93	6.000	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000	S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-02	3.000				
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	20.000	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500	S 430/500 (W220)	4266-4966	1998-02	4.000	<b>MINI GERMANIA</b>			
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	2.000	600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	5.000	S 600 (W220)	5786	1999-02	5.000	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-02	2.000
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	3.000	380 SEC (W126)	3839	1981-86	6.000	S 400 CDI (W220)	3996	2000-02	3.000	COOPER	1598	2001-02	3.000
280/280 E (W114)	2746	1972-76	4.500	420 SEC (W126)	4196	1986-92	6.500	S 55 K AMG (W220)	5439	2002	14.000	COOPERS	1598	2002	4.000
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	500 SEC (W126)	4973	1981-87	7.500	CLK-GTR	6898	1998-00	300.000	<b>MITSUBISHI GIAPPONE</b>			
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	500 SEC (W126)	4973	1988-92	7.500	G 280 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750
280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	560 SEC (W126)	5567	1985-87	8.000	G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000
280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	560 SEC (W126)	5567	1988-92	8.000	G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	PAJERO (II SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500
200/230/250 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	1.500	420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	3.000
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	2.000	600 S COUPE/CL (W140)	5987	1992-98	5.000	G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-02	9.000	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500
280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	280 SL (R107)	2746	1974-75	15.000	G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-02	10.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2825	1983-90	3.000
200 D/230 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	1.000	280 SL (R107)	2746	1975-80	16.000	G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-02	12.000	PAJERO 3.0 V8 (II SERIE)	2972	1988-91	4.000
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000	G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-02	13.000	PAJERO TD (II SERIE)	2477-2825	1991-99	4.000
300 D/300 CD (W123)	2938-3005	1976-85	1.500	280 SLC (C107)	2746	1974-81	11.000	G 55 AMG	4966	1998-99	13.000	PAJERO TD (I SERIE)	2351-2555	1991-99	3.000
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.000	300 SL (R107)	2962	1985-89	16.000	G 55 AMG (C215)	4966	1999-02	9.000	PAJERO V6/2.6 (II SERIE)	2972-3497	1991-99	5.000
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	5.500	350 SL (R107)	3499	1971-75	17.000	CL 800 (C215)	5786	1999-02	10.000	PAJERO V6/V8 60i (II SERIE)	1299-1499	1983-87	1.000
200 T/230 T/250 T/280 T (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	18.000	CL 35 AMG (C215)	5439	1999-02	11.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1599	1983-87	1.000
240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000	C 240 V6 (W203)	2587	2000-02	2.500	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1599	1987-91	750
300 TD/300 TD TURBOD. (W123)	2998	1977-85	1.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	18.000	C 320 V6 (W203)	3199	2000-02	3.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000	C 32 AMG (W203)	3199	2000-02	10.000	COLT GT16V (TURBO)	1595	1987-91	1.500
230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	420 SL (R107)	4196	1985-89	19.000	C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002	7.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1599	1991-93	1.000
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	450 SL (R107)	4520	1973-75	18.000	C 240 T V6 (W203)	2587	2000-02	3.500	3000 GT	2972	1990-00	7.000
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	450 SL (R107)	4520	1975-80	19.000	C 320 T V6 (W203)	3199	2000-02	4.000	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000	C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002	7.000	LANCER GSR EVO VII	1997	1992-94	11.000
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	5.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973	1978-80	15.000	A 190	1897	2000-02	2.000	LANCER GSR EVO II/IV	1997	1985-97	13.000
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000	A 190 L	1897	2001-02	2.500	LANCER GSR EVO V/EVO V/EVO VII	1997	1998-02	15.000
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	19.000	SL 500 (R230)	4966	2001-02	20.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	500 SL (R107)	4973	1985-89	21.000	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-02	23.000	PAJERO ID (PININ)	1834	1998-02	3.000
240 GD CORTO TELONATO	2999	1979-88	4.000	560 SL (R107)	5567	1985-89	23.000	CLK 200 K (C209)	1796	2002	6.000	PAJERO ID (PININ) GDI	1999	2000-02	3.000
240 GD CORTO SW	2999	1979-88	4.500	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	14.000	CLK 240 (C209)	2587	2002	7.000	PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	3.500
240 GD LUNGO SW	2999	1979-88	4.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000	CLK 320 (C209)	3199	2002	8.000	PAJERO SPORT TD	2825	1996-99	3.000
300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000	CLK 500 (C209)	4966	2002	10.000	PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-02	4.000
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002	13.000	PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-02	3.500
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000	E 320 (W211)	3199	2002	4.000	PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1999-02	4.000
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1987-2599	1984-93	1.500	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000	E 500 (W211)	4966	2002	7.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-02	5.000
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	2.000	SL 500 V6 (R129)	4966	1988-01	16.000	E 55 K AMG (W211)	5439	2002	9.000	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000	<b>MG GRAN BRETAGNA</b>				SPACE RUNNER	1834-1997	1991-93	1.000
280/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	60 AMG (R129)	5656	1997-00	20.000	JJ/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-93	1.000
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000	JJ/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-93	1.000
300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000	LI/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000	<b>MORGAN GRAN BRETAGNA</b>			
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-93	1.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-02	8.000	MA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000	<b>MORGAN GRAN BRETAGNA</b>			
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	320 GE LUNGO SW	3199	1993-02	9.000	MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	20.000
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000	SA DROPHEAD COUPE	2288-2322	1937-39	35.000	THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	20.000
400 E (W124)	4196	1991-93	4.000	350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000	WA DROPHEAD COUPE	1548	1937-39	32.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	900	1934-39	22.000
500 E (W124)	4973	1990-95	5.500	500 GE V8	4973	1993-94	11.000	WA DROPHEAD COUPE	2561	1938-39	40.000	F-4F-2F SUPER THREW. FORD E93A	933-1172	1932-52	22.000
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	1.500	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000	TA ROADSTER	1292	1936-39	32.000	4-4 (DAL 1946/44) CLIMAX (SPECIAL)	1122/1267	1936-51	28.000
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993	1.500	TB ROADSTER	1250	1938	32.000	4/4 SERIES I (FORD 100E)	1172	1955-60	23.000
300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000	TC	1250	1945-49	30.000	4/4 SERIES II (FORD 105E)	997	1960-61	23.000
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	C 240 V6 (W202)	2998	1997-00	2.000	TD	1250	1949-53	28.000	PLUS 4 4-FLAT RAD. (WANGUARD)	2088	1950-54	30.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
OXFORD/DFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-58	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500	CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000	302 BERLINA	1758	1938-38	11.000
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000	CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	500	203	1290	1948-60	6.000
MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000	CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	203 DECAPOTTABILE	1290	1948-54	9.000
MINI MINOR	848	1964-67	4.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500	CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	203 FAMILIALE	1290	1948-60	5.500
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000	CORSA GSI	1598	1993-01	1.500	203 COUPE	1290	1952-60	11.000
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500	CORSA GSI 1.8	1796	2001-02	1.500	203 CABRIOLET	1290	1951-60	15.000
MINI COOPER	997	1962-64	10.000	1200	1196	1959-62	3.500	TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	403	1290-1468	1955-66	4.500
MINI COOPER	996	1964-67	9.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000	ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-93	1.000	403 DIESEL	1816	1960-66	4.000
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	13.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500	ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-93	1.000	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000
MINI COOPER S	970	1964-65	14.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500	ASTRA GSI 16V	1998	1991-93	1.500	403 FAMILIALE D	1816	1960-62	4.500
MINI COOPER S	1275	1964-67	16.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000	ASTRA 1.4i CABRIO/1.6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000
MINI COOPER MK2	998	1968-69	12.000	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500	FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	3.000	404	1618	1960-75	4.000
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	14.000	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500	FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2196-3165	1996-02	4.000	404 SUPERLUSO/INIEZIONE	1618	1964-68	4.500
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000	MONTEREY	3059-3165	1992-98	2.500	404 DIESEL	1948	1964-76	3.000
1100	1098	1964-67	2.500	KADETT	1074	1936-37	8.000	MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000
1100 MK2	1098	1967-74	2.500	KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000	SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	1.500	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500	ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	404 COUPE CARB./INIEZ.	1618	1962-68	10.000
1800	1798	1966-68	2.000	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000	ASTRA COUPE 2.0/2.2 16V	1998-2198	2000-02	1.500	404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	14.000
1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500	ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-02	2.500	204 BERLINA	1130	1965-76	2.000
<b>MOSKVITCH RUSSIA</b>															
2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT D (TUTTI I MOD.)	1897-1979	1976-79	10.000	8/25 PS	2000	1920-24	10.000	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500
2138/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT D (TUTTI I MOD.)	1897-1979	1976-79	10.000	14/38 PS	3450	1919-24	12.000	204 BREAK	1130	1965-76	2.000
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000	21/55 PS	5646	1919-24	18.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500
ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT GTE	1796	1983-84	1.500	30/75 PS	7793	1920-24	20.000	204 COUPE	1130	1966-70	6.000
<b>NISSAN GIAPPONE</b>															
DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	13.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000	4/12 PS	961	1924-26	12.000	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500
DATSUN 280/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT E D/TURBO (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000	4/14 PS	1018	1924-25	10.000	304 BERLINA	1288	1969-80	1.500
DATSUN 280 Z/ZX2-Z	2753	1978-81	8.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000	4/16 PS	1018	1926-26	10.000	304 DIESEL	1357	1976-79	1.500
PATROL	2753-3956	1980-95	3.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500	4/20 PS	1018	1929-31	10.000	304 BREAK	1288	1970-80	1.500
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT 1.3 CABRIO 1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500	7/34 PS	1735	1927-28	8.500	304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000
SAFARI/PATROL GR	4369	1988-97	3.500	KADETT 2.0 GSI CABRIO 2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	2.000	8/40 PS	1916	1928-30	8.500	304 COUPE	1288	1971-75	5.000
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	OLYMPIA (1100G/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000	10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	10.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-02	6.000	GT	1078-1897	1968-73	8.000	12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	10.000	504	1796-1971	1968-83	2.500
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1988-97	3.500	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500	15/80 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1997-99	4.500	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000	14/50 PS	3640	1929-30	12.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1971	1971-83	2.500
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1999-02	6.000	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500	16/60 PS	4170	1929	13.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000
200/240 SX	1819-2388	1989-93	2.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000	24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500
300 ZX	2960	1990-97	8.000	DIPLOMAT V8/V6 COUPE	4638-5354	1964-68	5.000	1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	KAPITAEN	2784	1968-70	3.500	1 LITER	995	1933	10.000	504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500
TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000	1.2 LITER/REGENT/1.2 LG	1193	1931-35	8.000	504 COUPE V6	2664	1975-83	8.000
TERRANO II TD	2664-2953	1992-02	3.000	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000	P4	1073	1935-37	8.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000
PATHFINDER	3275-3498	1997-02	4.000	COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000	1.3 LITER	1288	1934-35	8.000	504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	COMMODORE BERLINA/COUPE	2490	1972-77	3.000	6	1932	1934-37	10.000	104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500
MICRA	997-1275	1992-93	1.000	COMMODORE GSI/E COUPE	2784	1972-77	3.000	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	104 2Z/LZ/R	954-1124	1973-88	1.000
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500	ZAFRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-02	3.000	104 2S	1160	1975-85	1.500
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1975-80	1.000	SPEEDSTER	2198	2001-02	14.000	205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000	CORSA II SERIE	1196-1389	1993	1.000	205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1789-1905	1983-93	1.000
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000	ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000	CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993	1.000	205 RALLYE	1294	1988-92	3.500
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-93	1.000	ASCONA 400	2410	1980-82	10.000	OSCA ITALIA				205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	4.000
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000	MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500	1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	60.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRIMERA D/TD	1973	1992-93	1.000	MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000	PANHARD FRANCIA				205 C/T/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-93	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000	4 CILINDRI TORPEDO	3180	1909-29	18.000	205 L.6 C/CI CABRIOLET	1580	1982-92	3.500
FIGARO	988	1991-92	10.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500	6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	25.000	205 L.9 C/CI CABRIOLET	1905	1992-94	4.000
PRAIRE	1974	1988-93	1.000	REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	35.000	205 TURBO 1.6	1775	1985-86	45.000
SERENA	1597-1998	1993	1.000	REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	DYNAMIC 1300/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-93	1.000
SERENA D/TD	1973	1993	1.000	REKORD E DIESEL 2 TURBO	1998-2260	1977-86	1.000	DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-93	1.000
<b>NSU GERMANIA</b>															
SPORT COUPE	583-598	1959-67	8.000	REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500	DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500
SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000	REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000
PRINZ (II/III)	583	1958-61	4.000	REKORD E DIESEL 2 TURBO	1998-2260	1977-86	1.000	DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000
PRINZ 4/4L	598	1961-73	3.000	REKORD E2 TURBO CARAVAN	1998-2260	1977-86	1.000	DYNA 2	851	1953-59	5.500	305 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.500	REKORD E2 TURBO CARAVAN DIESEL	2068	197									

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-02	3.000	911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	26.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S)	2946-2963	1997-02	1.000
607 2.9 V6 24V	2946	1999-02	2.000	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
206 GT/GT	1997	1999-02	2.000	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	CLIOD (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
206 CC	1587-1997	2000-02	2.900	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	1.500
<b>PEUGEOT DANGEL FRANCIA</b>				911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	CARAVELLE/CARAVL1100/CARAVL S	956-1108	1962-67	7.500	CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	8.000	CLIO SPORT 2.0I 16V	1998	1999-02	2.500
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.000	CLIO SPORT V6	2946	2000-02	12.000
<b>PORSCHE GERMANIA</b>				911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	AWANTIME 2.0I TURBO	1996	2002	3.000
356 (40 CV)	1086	1990-54	50.000	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	AWANTIME 3.0I 24V	2946	2002	3.500
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3300 (TARGA)	3299	1987-90	35.000	3	603	1961-64	4.500	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002	3.500
356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	60.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	TWINGO	1239	1993	1.000
356 1500 (80 CV)	1488	1951-52	55.000	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	<b>RENAULT SINPAR FRANCIA</b>			
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	50.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	R44X4	845-1108	1964-82	6.500
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	55.000	911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	38.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	R64X4	1108	1972-77	3.500
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	35.000	912	1582	1965-68	18.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.000	R12 4X4	1269	1972-77	4.000
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	4.500	<b>RENAULT GRAN BRETAGNA</b>			
356 A 1300 S (80 CV)	1286	1954-55	37.000	912 E 2000	1971	1975	15.000	5 TURBO	1397	1980-82	40.000	PATHFINDER	2443	1963-67	5.500
356 A 1300 S (80 CV)	1286	1955-57	37.000	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	2600	2539	1957-60	5.500
356 A 1800 (80 CV)	1582	1955-59	38.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	1500	1489	1959-67	4.500
356 A 1800 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000	4 FRIG	956	1987	5.000	4/88	1489	1959-61	5.000
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	140.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-93	1.000	4/72	1622	1961-69	5.000
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000	924 S	2479	1985-88	5.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	3.500	ELF	849-998	1961-68	5.500
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944	2479	1982-87	4.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-93	1.000	KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500
356 A 1800 GS CARRERA	1587	1958-59	100.000	944	2681	1988-89	5.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	<b>ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA</b>			
356 A 1800 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000	944 S	2479	1986-87	5.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-88	1.000	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	30.000	944 S2	2990	1989-91	7.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	PHANTOM I	7685	1925-29	200.000
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	10 TURBO	1397	1985-89	1.500	PHANTOM II	7688	1929-35	200.000
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000	944 TURBO	2479	1985-88	7.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000	944 TURBO	2479	1989-91	8.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	2025 BERLINA	3699	1929-36	80.000
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000	944 TURBO S	2479	1987	9.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	WRATH BERLINA	4257	1938-39	60.000
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	968	2990	1991-94	8.000	12 GORDINI	1555	1971-74	9.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	968 CABRIOLET	2990	1992-94	12.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	40.000	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1555	1973-78	2.000	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	100.000
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928	4474	1977-82	7.000	16 L/TL/TS	1470-1555	1965-74	2.000	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1980-54	80.000	928 S	4664	1979-86	9.000	16 X	1647	1973-77	2.500	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	38.000
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	55.000	928 S4 5M.	4957	1986-88	11.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	40.000
356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1986-88	12.000	18 BREAK	1397-1995	1979-96	1.000	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000
356 1500 CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	18 BREAK GT/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	18 TURBO (110 CV)	1555	1981-83	1.500	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000
356 A 1300 S CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000	959	2650	1987-88	18.000	18 TURBO (125 CV)	1555	1983-85	1.500	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	BOXSTER	2480-2687	1996-02	12.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000
356 A 1300 S CABRIOLET (80 CV)	1286	1955-57	42.000	BOXSTER S	3179	1999-02	14.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000
356 A 1800 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	19 D/TD	1870	1988-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000
356 B 1600 CABRIOLET (80 CV)	1582	1959-63	40.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE D.H.C.	6230-6750	1968-91	95.000
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000	911 CARRERA 4S (996)	3387	1998-01	22.000	19 CHAMADE Q/TD	1870	1990-93	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000
356 B 1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1959-63	45.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	1.500	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 GT1	3184	1997-98	350.000	19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER SHADOW I	6750	1977-80	18.000
356 SC 1600 CABRIOLET (85 CV)	1582	1963-65	48.000	911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	20.000
356 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	100.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-02	28.000	20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000
356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002	22.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000
356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002	24.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000
356 CONVERTIBILE D	1582	1958-59	80.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002	26.000	21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000
356 ROADSTER	1582	1959-61	70.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002	25.000	21 NEVADA TD/GTD/TURBO D	2068	1986-93	1.000	CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000
911 (CARB. SOLEX/TARGA)	1991	1963-65	30.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002	26.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000
911 (CARB. WEBER/TARGA)	1991	1965-67	27.000	911 GT2 (999)	3600	1998-02	60.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	CAMARQUE	6750	1975-86	45.000
911 R	1991	1967	130.000	<b>RAYTON FISSORE ITALIA</b>				25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000
911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	25 V6 TURBO	2458	1985-92	1.500	SILVER SPIRIT	6750	1986-88	18.000
911															

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
P4 80	2286	1989-62	7.000
P4 90	2638	1963-69	7.500
P4 95	2625	1962-64	7.500
P4 100	2625	1969-62	8.000
P4 105	2638	1966-69	8.000
P4 110	2625	1962-64	9.000
P5 3 LITRI	2995	1968-62	8.000
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000
P5 3 LITRI MK2 COUPE	2995	1963-65	10.000
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
P5 3 LITRI MK3 COUPE	2995	1965-67	10.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
P5 3.5 LITRI V8 COUPE	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	3528-3532	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	6.000
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-93	1.000
114 GT/GTA	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)	2987	1977-86	1.500
3000 (SDI)	3528	1977-82	2.000
3500 V8/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
3500 WANDEN P.LAS/I (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
2400 SD TURBO (SDI)	2983	1982-86	1.000
820/825	1996-2494	1986-93	1.000
827 S (S/L) STERLING/VITESSE	2675	1988-93	1.000
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-93	1.000
214 S (S/L) GSI 16V	1396	1989-93	1.500
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-93	1.000
216 GT 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500
218 DIESEL/TURBOQ.	1769-1905	1993	1.000
218 16V COUPE/COUPE	1590-1795	1992-98	1.500
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	2.000
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
820 TURBO COUPE T/800 COUPE T.	1994	1992-98	2.500
825 COUPE TD	2500	1992-97	2.000
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
800 2.5 V6 24V COUPE (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
75V8	4801	2002	5.000
414 S (S/L) 16V	1396	1990-93	1.000
416 GSI/GTI 16V	1590	1990-93	1.000
418 DIESEL/TURBOQ.	1769-1905	1993	1.000

**SAAB SVEZIA**

92	764	1950-52	8.000
92B	764	1953-56	6.000
93	748	1956-57	5.000
93B	748	1958-60	4.500
95 S.W.	841	1960-68	5.000
95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500
96	841	1960-68	4.000
96 V4	1498	1967-80	3.500
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	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	1993-97	2.500
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985-2498	1993-97	5.000
9000/TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000
9000 TURBO 16V (4 PORT E)	1985-2290	1988-96	1.000
9-5 3.0 V6 24V AERO	2862	1997-02	2.000
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-02	2.000
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2862	1998-02	2.500
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500
9-5 3P TURBO/AERO	1985	1994-02	1.000
9-5 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
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	1595-1984	1991-93	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	1952-54	160.000
600	633	1956-60	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000
1600 TS COUPE MICHELOTTI	187	1964-66	7.000
SPRING 850 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 (3 CV)	569	1936-48	8.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	5.000
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.000
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	4.000
1200 S COUPE	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 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000
HORIZON LD/EXD	1905	1988-96	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	1.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500

**SINGER GRAN BRETAGNA**

GAZELLE	1497	1955-67	4.500
GAZELLE CONVERTIBILE	1497	1955-67	7.500
VOGUE	1725	1961-66	3.500
CHAMMOIS	875	1964-70	3.000

**SKODA REPUBBLICA CECA**

1200	1221	1952-59	4.000
404/445	1089-1221	1958-61	4.500
FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	1.500
1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750
GARDE RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000
FAVORT	1137-1289	1988-93	750
FORMAN	1289	1990-93	750
4 R	1944	1928-30	15.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
6 R	2916	1929-30	20.000
422	1195	1930-32	8.000
430	1661	1929-32	10.000
430 D	1802	1930-36	11.000
633	1792	1933-34	11.000
637/K/D	1961	1932-35	11.000
645	2492	1929-34	20.000
650	2704	1932-36	20.000
860	3880	1929-32	32.000
420 STANDARD	995	1933-34	7.000
420 RAPID	1195	1934-35	7.500
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000
POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000
RAPID SIX	1961	1935	20.000
RAPID	1385	1935-38	8.000
RAPID OHV	1564	1938-47	10.000
RAPID 2200	2199	1941-47	12.000
FAVORT/FAVORT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000
640 SUPERB	2492	1934-36	11.000
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000
SUPERB 4000	3891	1939-40	16.000
1101/1102	1089	1946-52	5.000

**SMART GERMANIA**

SMART	599	1998-02	2.000
SMART CABRIO	599	2000-02	2.500
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000

**SPA ITALIA**

TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	774	1920-25	35.000
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	65.000

**SSANGYONG COREA DEL SUD**

KJ/KORANDO	2238-3199	1995-02	2.000
MUSO	2295-3199	1995-02	2.000
MUSO DIESEL	2299-2874	1995-02	1.500

**STANDARD GRAN BRETAGNA**

VANGUARD II/VII	2088	1948-63	5.000
EIGHT	803	1953-59	3.500
TEN	948	1954-61	4.000

**STEYR PUCH AUSTRIA**

500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500
850 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000
700 C	643	1961-68	6.000
700 E	643	1963-66	6.000
HAPLINGER	643	1968-75	8.000
PINZGAUER	2499	1972-82	11.000

**SUBARU GIAPPONE**

1800 4 WD LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000
IMPRESA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000
IMPRESA WRX TURBO	1994	2000-02	10.000
IMPRESA WRX STI	1994	2001-02	13.000
SVX	3318	1991-96	6.000
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-93	1.000
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-93	1.000
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-02	2.000
LEGACY OUTBACK H6 3.0	2999	2000-02	2.500
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	1.500
M 80	758	1982	750

**SUNBEAM GRAN BRETAGNA**

RAPER	1390-1725	1966-67	4.500
RAPER CONVERTIBILE	1494-1592	1959-63	7.500
ALPINE ROADSTER	2267		

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
STAG	2987	1970-77	12.000	VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	JETTA I (SERIE (TUTTI I MOD.))	1272-1388	1979-83	750	480 ES	1721-1998	1986-93	1.500
GT6 COUPE MKI	1998	1966-68	8.000	VENTORA	3294	1968-72	3.500	JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	500	480 TURBO	1721	1986-95	2.000
GT6 COUPE MKII	1998	1968-70	7.000	VENTORA II	3294	1972-76	3.000	JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500	440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1986-93	1.000
GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	8.000	VNA (HA) TUTTI I MODELLI	1067	1963-66	2.000	JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000	440 TURBO	1721	1986-93	1.500
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500	VNA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000	JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1986-93	1.000
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500	VNA BRABHAM	1159	1967-70	5.500	JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000	VNA GT	1975	1968-70	5.000	JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
DOLMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000	VNA (HC) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	1.500	JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500	FIRENZA	1159-2279	1971-73	2.000	JETTA II SERIE GT/GTX 16V	1781	1987-91	750	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000	FIRENZA	1256-2279	1973-75	1.500	TYP 183 ILTS	1714	1979-82	5.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500	MAGNUM	1759-2279	1973-77	2.000	SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750					SCIROCCO GT I SERIE	1588	1977-81	2.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
<b>TVR GRAN BRETAGNA</b>				<b>VENTURI FRANCIA</b>				<b>SCIROCCO II SERIE</b>				<b>240 SW (TUTTI I MOD.)</b>			
GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000	VENTURI	2458-2849	1986-93	9.000	SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
GRIFRTH	4727	1962-67	25.000	VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	10.000	SCIROCCO GL/GT/16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
VIX EN	1588-1798	1967-70	14.000	ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	12.000	PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1287-1588	1973-81	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>				<b>PASSAT I SERIE DIESEL</b>				<b>264 DL/GL/GLE</b>			
TASMIN	1993-2792	1980-88	16.000	TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	22.000	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
280/350/390/400/420/430	2792-4441	1980-91	18.000	TYP 82 E/82 SS	965-1131	1941-45	25.000	PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1943-44	28.000	PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	TYP 186 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	30.000	PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1964	1988-93	1.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000	PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-93	1.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-02	25.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1588-1896	1988-93	1.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	6.500	PASSAT III S. G80 SYNCRO	1781	1989-93	1.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
GRIFRTH 300	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	5.500	PASSAT III S. G60VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
CHIMAERA	3947-4997	1992-02	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	5.500	PASSAT III S. G80VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
TUSCAN'S	3605-3996	2000-02	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500	PASSAT IV S. 2.3V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
TAMDRA	3605	2002	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT IV S. 2.8V6 30V	2771	1996-02	1.500	760 GLE DTD	2383	1982-87	1.000
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-02	1.500	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	13.000	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-02	1.500	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	10.000	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-02	1.500	760 GLE DTD SW	2383	1985-87	1.000
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	8.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1964	1988-93	1.500	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	9.000	CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	2.000	760 GLE V6 (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000	CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	2.000	760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
				1500/1300 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-02	1.500	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
				1500/1300 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-02	2.000	760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
				1600 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-02	2.000	760 GLE TURBOQ. SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
				411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	15.000	GOLF IV 2.3V5	2324	1997-02	2.000	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
				KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-02	2.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
				KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV R32	3189	2002	7.000	780 V6	2458-2849	1965-90	3.000
				KARMANN GHIA S.16 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
				KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
				KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	NEW BEETLE	1380-1964	1998-02	2.500	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.000
				MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500	NEW BEETLE 2.3V5	2324	2000-02	3.500	960 2.9I 24V	2922	2000-96	2.000
				MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
				MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	LUPO GTI	1598	1999-02	1.500	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
				MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1964	1992-93	1.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	2000-96	2.500
				PECCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	VENTO D/TD	1896	1992-93	1.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-93	1.500
				K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-93	2.000
				POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	850 GLE GLT	1984-2435	1991-93	1.000
				POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-02	3.000	850 GLE SW GLT SW	1984-2435	1993	1.500
				POLO I SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-02	3.000	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
				POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PHAETON 6.0 W12	5988	2002	6.000	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
				POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002	4.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
				POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-93	1.000	<b>VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA</b>				850 TURBO 20V T-5 S.W.	2319-2435	1996-01	2.000
				POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	914/4	1679	1969-72	10.000	V70 20V TURBO	1984-2435	1996-02	3.000
				POLO COUPE G40	1272	1985-94	7.000	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-02	4.000	S80 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
				DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	2.500	914/6	1991	1969-72	15.000	V90 2.9 24V	2922	1986-98	3.500
				DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	914/8	1795	1973-75	8.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
				GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	914/2.0	1971	1972-75	8.000	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
				GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000	<b>VOLVO SVEZIA</b>				C70 COUPE	1948-2435	1996-02	2.000
				GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000	ÖV 4	1944	1926-29	25.000	C70 CABRIOLET	2319-2435	1998-02	4.000
				GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.500	PV 4	1944	1927-29	25.000	S80 2.9 24V TURBO	2783	1998-02	3.000
				GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1976-78	5.500	PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	15.000	S80 2.9 24V	2922	1998-02	2.500
				GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	5.000	PV 656/657/658/659	3670	1935-37	15.000				

**RADIOMISURE E SPAZI AEREI**  
L'eccellenza di Enav nel mondo

**AVIAZIONE D'AFFARI**  
Torna l'Eclipse, sei posti in "Total"

**PAURA DI VOLARE**  
Storie, nevrosi, aneddoti... e una cura

# Volare

MAGGIO 2013 ANNO XXXI N° 353

MENSILE DI AVIAZIONE € 5,00 ITALY ONLY

## L'OCCIDENTE FA L'INDIANO

Caccia, elicotteri, tanker, addestratori: i programmi industriali di Nuova Delhi sono in grave ritardo. Ecco perché per Europa e Usa il settore difesa è ancora terra di conquista.

SCOPRI IL  
**NUOVO**  
Volare

# I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro			
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190,33/35 NC/NT	171,74	1975-80	1.800	SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000			
430	5816	1939-50	8.000	642N65/N6SR	7296	1959-63	3.500	190.35	171,74	1980-84	1.500	ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000			
800	8725	1940-50	10.000	642T65	7296	1969-63	4.200	190.38	171,74	1980-84	1.800	SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000			
450/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CMLE)	6650-7296	1955-68	3.500	190.38 SPECIAL	171,74	1980-84	2.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000			
900/950	8725	1950-58	9.500	671N	6650	1952-55	7.800	190.26	13798	1980-84	2.500	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000			
MILLE	11050	1958-65	3.000	671N2/N3	6650-7296	1955-63	3.700	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700			
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.42 TURBOSTAR	171,74	1984-92	2.000	LEONCINO III/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200			
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR	171,74	1989-92	4.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800			
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	171,74	1991-92	5.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000			
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N3	11548	1962-84	2.500	300 PC	13298	1975-80	1.300	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500			
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T3	11548	1962-84	3.000	190/260/300 PC/PAC	9672-13798	1979-82	1.800	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000			
<b>ASTRA ITALIA</b>				C40/C50	4678	1958-60	2.000	330.26	171,74	1980-84	1.500	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682N4	11548	1970-84	2.000	330.35	171,74	1980-84	1.600	TIGRE S	6870	1963-67	3.000			
BM25	19560-17174	1972-80	1.000	682T4	11548	1970-84	2.400	<b>LANCIA ITALIA</b>				TITANO	11150	1961-67	3.000			
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>				690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	3RD 464/564	6875	1938-47	12.000	TITANO S	11150	1961-67	3.500			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESARO	6875	1942-46	11.000	100/120	7412	1967-70	1.500			
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	150	8905	1967-70	1.800			
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU 884A	8864	1955-57	13.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800			
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	190/280	14886	1970-75	3.200			
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>				618N/N1	2693	1965-67	1.300	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	<b>OMT ITALIA</b>						
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	618N2/N3	3455	1967-77	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500			
<b>BIANCHI ITALIA</b>				625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900	JOLLY	1090	1959-63	1.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>						
MILES/CM5	4939-4847	1934-52	8.000	625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	645/650/662N1 SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	<b>RENAULT FRANCIA</b>						
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1952-57	1.800	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1966-68	2.600	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100			
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	<b>SCANIA SVEZIA</b>						
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	110	11020	1969-76	2.100			
<b>FIAT ITALIA</b>				238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	140	14180	1969-76	2.500			
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	86	7790	1976-81	1.300			
15TER	4398	1913-22	10.000	691N/T	13798	1970-73	2.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	111	11020	1976-81	1.500			
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	619N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>				141	14180	1976-81	2.000			
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	697N/T	13798	1971-73	1.500	150 D14	9500	1960-73	1.000	82	7790	1981-88	1.000			
621	2516	1930-35	8.000	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	230/232 D28	11330	1967-75	1.500	112	11020	1981-88	1.200			
621/621N	4580	1934-39	10.000	242	2498	1975-82	500	360 D18	19145	1975-80	1.800	142	14190	1981-88	1.500			
632N/633N	5540	1931-37	12.000	<b>FORD EUROPA</b>				<b>MAN GERMANIA</b>				142T	14190	1981-88	2.000			
634N (II) SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	<b>SPA ITALIA</b>						
626N	5750	1939-47	5.000	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	38R	4053	1936-46	10.000			
666N/N7	9655	1939-47	8.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	<b>MERCEDES GERMANIA</b>				<b>VIBERTI ITALIA</b>						
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>				<b>LAK (TUTTI I MODELLI)</b>				<b>BVF 203</b>						
640N	6032	1948-52	4.500	D65	5800	1937-46	8.000	LPI SERIE (ECCETTOL/P333)	10810-15960	1960-82	1.800	<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>						
680N	10170	1948-52	7.000	D80	7300	1937-46	12.000	LP1333	10810	1958-61	3.000	F88	9602	1965-77	2.000			
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	<b>IVECO ITALIA</b>				LP118				5765-15960	1970-74	1.500	F89	19179	1970-77	2.000
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	40	3455	1978-80	500	L319	1767	1956-69	1.200	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500			
642N	6650	1952-55	4.200	65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700			
642T	6650	1952-55	5.000	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200							
642N2/N6/N6R	6650	1955-58	4.000	110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	<b>OM ITALIA</b>										
				140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000							
				160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	TAURUS	5320	1939-47	7.000							
				180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	TAURUS 340	5320	1949-51	4.000							
				170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500											

# LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
<b>AMC/RAMBLER</b>				<b>CADILLAC</b>				<b>EL DORADO</b>				<b>CHEVROLET</b>			
AMBASSADOR		1966-74	4.000	CONVERTIBILE		1961-74	10.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6.000
JAVELIN		1968-70	6.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
AMX		1968-70	8.500	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	6.000	CONVERTIBILE		1959-60	18.000	CONVERTIBILE		1946-54	18.000
HORNET		1970-75	3.000	RIVIERA		1963-73	8.000	EL DORADO CONVERTIBILE		1959	70.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
GREMLIN		1971-78	3.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	10.000	EL DORADO COUPÉ		1959	25.000	COUPÉ		1949-54	9.000
PACER		1975-80	5.000	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	17.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	40.000	CORVETTE	(C1)	1953	100.000
EAGLE		1981-87	4.000					CONVERTIBILE		1961-64	17.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	75.000
<b>BUICK</b>								BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	8.000	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	7.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000					LIMOUSINE		1961-74	10.000	COUPÉ	IN +50%/6 C-20%	1955-57	15.000
CONVERTIBILE		1946-60	25.000					CONVERTIBILE		1965-70	13.000	CONVERTIBILE		1955-57	38.000
STATION WAGON		1946-49	20.000					EL DORADO COUPÉ		1968-76	9.000	NOMAD		1955-57	18.000
STATION WAGON		1950-74	5.000					EL DORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000				
SKYLARK		1953	65.000					BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000				
SKYLARK		1954	55.000					LIMOUSINE		1975-89	8.500				
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000					ALLANTÉ		1987-91	5.000				
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000					SEVILLE SLS/STS		1994-01	3.000				
								EL DORADO TC		1994-01	4.500				

## I Raccoglitori di

## RUOTECLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche. Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

Ogni Raccoglitore

€ **14,90**

**ORDINALI SUBITO!**

► Telefona al Nr. **02 57316431**

► OPPURE SE PREFERISCI COLLEGATI AL SITO INTERNET <http://store.edidomus.it>



Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1) IN+50%	1966-60	85.000
COUPE	6 CL-20%	1968-60	12.000
CONVERTIBILE		1969-60	30.000
CORVAIR 2/4 PORTE		1969-69	4.000
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	3.500
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	8.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	12.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	55.000
CORVAIR TURBO		1962-66	6.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	3.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	3.500
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	9.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	14.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	5.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	8.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	7.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	14.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	25.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	18.000
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	16.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	24.000
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	15.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	4.000
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	9.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	4.500
CORVETTE	(C4)	1983-94	7.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	11.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000
CORVETTE COUPE	(C5)	1996-02	15.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-02	20.000
CORVETTE COUPE 50' ANNIV.	(C5)	2002	18.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002	22.000

**CHRYSLER**

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	7.000
CONVERTIBILE	1946-56	25.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1946-48	70.000
TOWN & COUNTRY BERLINA	1946-48	45.000
TOWN & COUNTRY STATION W.	1949-50	35.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1950	60.000
300 COUPE	1955-61	30.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	6.000
COUPE	1957-61	12.000
CONVERTIBILE	1957-61	25.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1962-74	3.500
COUPE	1962-74	5.000
CONVERTIBILE	1962-70	14.000
300 H/K/L	1962-65	15.000
300 H/K/L CONVERTIBILE	1962-65	30.000
300 HURST COUPE	1970	8.000
TOWN AND COUNTRY	1983-87	3.000

**DE SOTO**

BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1946-56	4.000
CONVERTIBILE	1946-56	22.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	6.000
COUPE	1957-60	10.000
CONVERTIBILE	1957-59	27.000
ADVENTURER COUPE	1957-59	25.000
ADVENTURER CONVERTIBILE	1957-59	60.000

**DODGE**

BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	1946-56	4.000	
CONVERTIBILE	1946-56	12.000	
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CL-20%	1957-60	6.000
COUPE	D 500+20%	1957-60	10.000
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	1961-74	4.000	
COUPE	1961-74	6.000	
CONVERTIBILE	1961-70	10.000	
CORONET RT/SUPER BEE	HEM+50%	1965-71	15.000
CHARGER	1966-74	8.000	
CHARGER RT	HEM+50%	1968-71	20.000
CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	50.000

Modello	Note	Anni	Dollari
CHALLENGER COUPE		1970-74	7.000
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	16.000
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	14.000
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	25.000

**EDSEL**

BERLINA 4 PORTE	1957-58	4.500
COUPE	1957-58	5.000
CONVERTIBILE	1957-58	20.000
STATION WAGON	1957-58	4.500
BERLINA 4 PORTE	1958-59	4.000
COUPE	1958-59	4.500
CONVERTIBILE	1958-59	15.000
STATION WAGON	1958-59	4.000

**FORD**

T TOURING	1918-27	20.000	
T SEDAN/COUPE	1918-27	15.000	
A SEDAN/COUPE	1927-32	15.000	
A PHAETON	1927-32	27.000	
A ROADSTER	1927-32	27.000	
V8 SEDAN/COUPE	1932-34	18.000	
V8 PHAETON	1932-34	27.000	
V8 ROADSTER	1932-34	27.000	
V8 STATION WAGON	1934-42	28.000	
V8 COUPE	1935-42	15.000	
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE	1935-42	45.000	
BERLINA 2/4 PORTE	1946-51	8.000	
STATION WAGON	1946-51	20.000	
COUPE	1946-51	10.000	
CONVERTIBILE	1946-51	25.000	
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-48	60.000	
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1952-74	4.000	
CONVERTIBILE	1952-59	20.000	
HARDTOP	1952-59	9.000	
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP	1954-56	14.000	
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	1955-57	30.000	
SKYLINER CONVERTIBILE	1957-59	23.000	
THUNDERBIRD COUPE	1959-60	10.000	
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	1959-60	18.000	
CONVERTIBILE	1960-72	10.000	
FALCON 2/4 PORTE	1961-70	3.000	
FALCON SPRINT COUPE V8	1961-63	5.000	
FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8	1961-63	7.000	
THUNDERBIRD COUPE	1961-66	9.000	
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	1961-66	13.000	
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	10.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	12.000
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	18.000
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE	1965-74	3.000	
FAIRLANE GT COUPE	1966-74	6.000	
FAIRLANE GT CONVERTIBILE	1966-67	11.000	
THUNDERBIRD 4 PORTE	1967-70	4.000	
THUNDERBIRD COUPE	1967-76	6.000	
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1968-73	9.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1968-73	10.000
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1968-73	15.000
MUSTANG COUPE 428/429	1968-73	11.000	
MUSTANG FASTBACK 428/429	1968-73	13.000	
MUSTANG CONVERTIBILE 428/429	1968-73	18.000	
MUSTANG BOSS 429	1969-70	45.000	
MUSTANG BOSS 302	1969-70	25.000	
MUSTANG BOSS 351	1971	20.000	
MUSTANG COUPE	1974-78	3.000	
THUNDERBIRD COUPE	1977-82	4.000	
MUSTANG COUPE	1979-89	2.500	
THUNDERBIRD COUPE	1983-88	3.500	

BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000
CONVERTIBILE		1947-51	20.000

**FRAZER**

BERLINA	1947-51	9.000
CONVERTIBILE	1947-51	20.000

**HENRY J/ALLSTATE**

BERLINA 2 PORTE	1947-53	5.000
-----------------	---------	-------

**HUDSON**

BERLINA	1946-57	8.000
COUPE	1946-57	10.000
CONVERTIBILE	1946-57	25.000

**IMPERIAL**

BERLINA	1946-61	7.000
LIMOUSINE	1946-61	7.000

Modello	Note	Anni	Dollari
COUPE		1951-61	9.000
CONVERTIBILE		1951	30.000
CONVERTIBILE		1957-61	25.000
Ghia LIMOUSINE		1957-61	18.000
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	4.000
CONVERTIBILE		1962-68	15.000
COUPE		1981-83	3.500

**KAISER**

BERLINA/COUPE	1947-55	4.000
DELUXE CONVERTIBILE	1950	20.000
DARRIN CONVERTIBILE	1954	30.000

**LINCOLN**

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000
2/4 PORTE		1949-55	12.000
CONVERTIBILE		1949-55	25.000
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	9.000
CONVERTIBILE		1956-60	25.000
CONTINENTAL COUPE		1956-57	17.000
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	6.000
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.000
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000
BERLINA		1977-89	3.500
LIMOUSINE		1977-89	5.000
COUPE		1977-89	4.000

**MERCURY**

BERLINA 4 PORTE	1946-51	7.000
BERLINA 2 PORTE/COUPE	1946-51	9.000
STATION WAGON	1946-48	20.000
CONVERTIBILE	1946-51	24.000
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-47	55.000
STATION WAGON	1949-51	20.000
BERLINA 2/4 PORTE	1952-59	7.000
CONVERTIBILE	1952-59	20.000
BERLINA 2/4 PORTE	1960-74	3.500
STATION WAGON	1960-74	4.000
CONVERTIBILE	1960-70	12.000
COMET 2/4 PORTE	1961-70	3.500
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE	1961-70	8.000
COMET/CYCLONE	1963-70	5.000
COUGAR COUPE	1967-73	6.000
COUGAR ELIMINATOR COUPE	1968-73	9.000
COUGAR CONVERTIBILE	1969-73	14.000

**METROPOLITAN**

COUPE	1954-62	5.000
CONVERTIBILE	1954-62	9.000

**OLDSMOBILE**

BERLINA 4 PORTE	1946-60	5.000
STATION WAGON	1946-60	5.000
COUPE	1946-60	10.000
CONVERTIBILE	1946-60	30.000
Fiesta CONVERTIBILE	1953	55.000
F 85 2/4 PORTE	1961-64	3.000
F 85 STATION WAGON	1961-64	3.500
F 85 CONVERTIBILE	1961-64	5.000
BERLINA 4 PORTE	1961-74	4.000
COUPE	1961-74	5.000
CONVERTIBILE	1961-74	15.000
STARFIRE CONVERTIBILE	1961-63	15.000
STARFIRE COUPE	1962-63	11.000
JETFIRE TURBO	1962-63	4.000
442 COUPE	1965-69	9.000
442 CONVERTIBILE	1965-69	13.000
TORONADO COUPE	1966-70	22.000
HURST OLDS	1968-69	13.000
442 COUPE	1970-72	15.000
442 CONVERTIBILE	1970-72	23.000
RALLYE 350	1970	10.000
TORONADO COUPE	1971-78	11.000
442 COUPE	1973-75	7.000
TORONADO COUPE	1979-85	7.000
TORONADO COUPE	1986-90	6.000

**PACKARD**

BERLINA 4 PORTE	1946-56	10.000
LIMOUSINE	1946-50	12.000
CONVERTIBILE	1948-56	25.000
COUPE	1951-56	12.000

Modello	Note	Anni	Dollari
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	40.000
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	7.000
HAWK		1958	15.000

**PLYMOUTH**

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	5.000
STATION WAGON		1946-50	10.





# TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge 

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica



La gara è appena finita e già sentiamo la mancanza dei tanti equipaggi appassionati, cortesi e agguerriti che hanno reso unica questa terza edizione...

Un sincero grazie a tutti voi!



Luigi, Caterina, Francesca, Manuela, Mariachiara, Elena, Federica, Paola, Oxana, Helena, Martina, Lorenzo, Francesco, Diana, Davide, Andrea, Raffaele, Vincenzo, Beatrice, Adriana, Guido, Cristina e tutte le persone della **Scuderia Tricolore**

Arrivederci a presto!



**Modena Cento Ore Classic**

Gara internazionale di velocità e regolarità per auto storiche  
International competition and regularity rally for classic cars

[www.modenacentooreclassic.it](http://www.modenacentooreclassic.it)  
Modena-Firenze, 4-9 Giugno 2013



[www.cuervoysobrinos-cup.com](http://www.cuervoysobrinos-cup.com)  
Bormio, 27-30 Giugno 2013



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



23 - 25 AGOSTO 2013  
2ª edizione



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

