

RUOTECLASSIC

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



MASERATI *Scusate il* **BITURBO**

ANNIVERSARI

24 ORE DI LE MANS
NOVANT'ANNI DI GARE
I PRIMATI, LE AUTO,
I PILOTI E LE CURIOSITÀ

ESCLUSIVO

GLI ULTIMI GIORNI DI ARESE
SIAMO ENTRATI ALL'ALFA
ROMEO POCO PRIMA CHE
TUTTO VENGA RASO AL SUOLO

ABBIAMO GUIDATO

FIAT PANDA CABRIOLET
RENAULT CLIO SPORT V6
DAIHATSU FELLOW 360
DEVIN SS SPORT



Raid dell'Etna

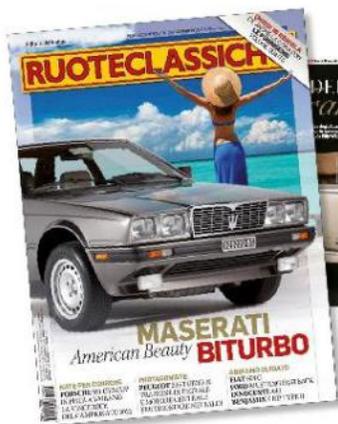
Giro della Sicilia per autostoriche



29 settembre - 5 ottobre 2013



Città di Petrosino - Città di Mazzara del Vallo - Comune di Catania



28

40

52



96



102

Il Tridente "spuntato"

Un inizio con il freno premuto per la Maserati "Biturbo", penalizzata dalla scarsa affidabilità dei primi esemplari; poi la correzione in corsa dei difetti di gioventù e il meritato riconoscimento postumo da parte dei tanti appassionati del Tridente. Servizio a pagina 86.

AUTOMOBILI

Regine del passato

Isotta Fraschini "8A SS" 1930:
Viale del Tramonto

28

Nate per correre

Devin "SS" 1962: *Sotto tre bandiere*

48

Impressioni

Daihatsu "Fellow Max 360" 1975:
Una citycar per Alejandro

76

Protagoniste

Maserati "Biturbo" 1983:
Magnifico "bidone"

86

Guida all'acquisto

Maserati "Biturbo" 1981-83:
Come investimento meglio la prima serie

92

Depliant

Volvo "PV 444" 1947:
Il vento del Nordeuropa

94

Pezzi unici

Fiat "Panda 750 Italia 90 Cabriolet"
Maggiara 1990: *Tifava per la Nazionale*

96

Youngtimer

Renault "Clio Sport V6" 2000-2005:
Cellula estremista

110

TUTTOCLASSICO

Motoclassiche

Scoter da tutto il mondo:
American School

102

STORIA E COSTUME

Grandi eventi

Terre di Canossa
International Classic Car Challenge:
È vietato annoiarsi

36

Inchiesta

La capitolazione di Arese

40

La storia

La 24 Ore di Le Mans 1923-2013:
Il giorno più lungo

52

Custom cars

Le "Rat Rod": *Ruggine rovente*

82

MERCATO

Vendite all'asta

Professione Pace car

124

Il polso del mercato

Superbollo, il fisco si frega da sé

131

Vendo&Compro

Un ponte fra la domanda e l'offerta

132

Quotazioni

Dieci gradi di valore

154

I prezzi delle moto

168

I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

175

I prezzi delle auto americane

176

RUBRICHE

Editoriale

Biglietto di sola andata

5

Schegge

C'era una volta il picnic

6

Fatti e persone

8

Posta

24

Appuntamenti con le storiche

118

Casa Lambretta



Oltre 1000 mq. al servizio della nostra gentile clientela

CasaLambretta è la più diffusa rete di ricambisti Lambretta in Italia:

- **Torino:** TorinoLambretta 011-4378128
- **Brescia:** Classic Motor 030-6872074
- **Pordenone:** Scooter Italiano 0434-946101
- **Ferrara:** Lambretta Point 0532-62814
- **Rimini:** Lambretta Centre 0541-947332
- **Pescara:** Pescara Lambretta 085-2908467
- **Napoli:** Scafuto srl 081-287521
- **Torchiarolo (BR):** Lambretta Service 0831-692487
- **Oria (BR):** Casa della moto 0831-845021
- **Trapani:** Lambrett.. tiamo 328-5483464
- **Gela (CL):** Centro Restauro 0933-824537



Scooter Lambretta



Magazzino



Officina



**CASALAMBRETTEA - VIA KENNEDY 38 - 20090 RODANO (MI)
TEL/FAX 02-95320438 - www.casalambretta.it**

BIGLIETTO DI SOLA ANDATA

“Mi hanno salvato i russi” ha confessato un commerciante mentre smantellava il suo stand all’ultima Automotoretro di Torino. “Ormai comprano soltanto loro, gli stranieri. Gli italiani vengono da me solo perché vogliono vendere”. Proprio così: da quando la crisi si è fatta più acuta, l’Italia è diventato un Paese esportatore di auto classiche. Molti appassionati, infatti, o sono costretti a vendere oppure si liberano delle loro macchine semplicemente perché “è meglio non destare sospetti”.

Lo shopping che i russi fanno in Italia e nel resto dell’Europa è orientato, in realtà, verso modelli di pregio e costosi: numericamente è assai meno rilevante di quel che si favoleggia. Chi invece svuota i garage dei nostri ex collezionisti sono in realtà i grossi commercianti francesi e tedeschi. I loro incaricati, grandi esperti di auto storiche, operano sul nostro territorio con la discrezione delle spie. Hanno il compito di individuare e rastrellare solo le macchine che si distinguono per l’impeccabile stato di conservazione o per la qualità del restauro.

Periodicamente, bisarche cariche di Alfa Romeo, Ferrari e Maserati valicano le Alpi, alcune perfino l’Atlantico. Si tratta quasi sempre di macchine perfette, perché questi commercianti hanno fretta di chiudere il loro giro d’affari: le incognite di un restauro costituiscono per loro un ri-

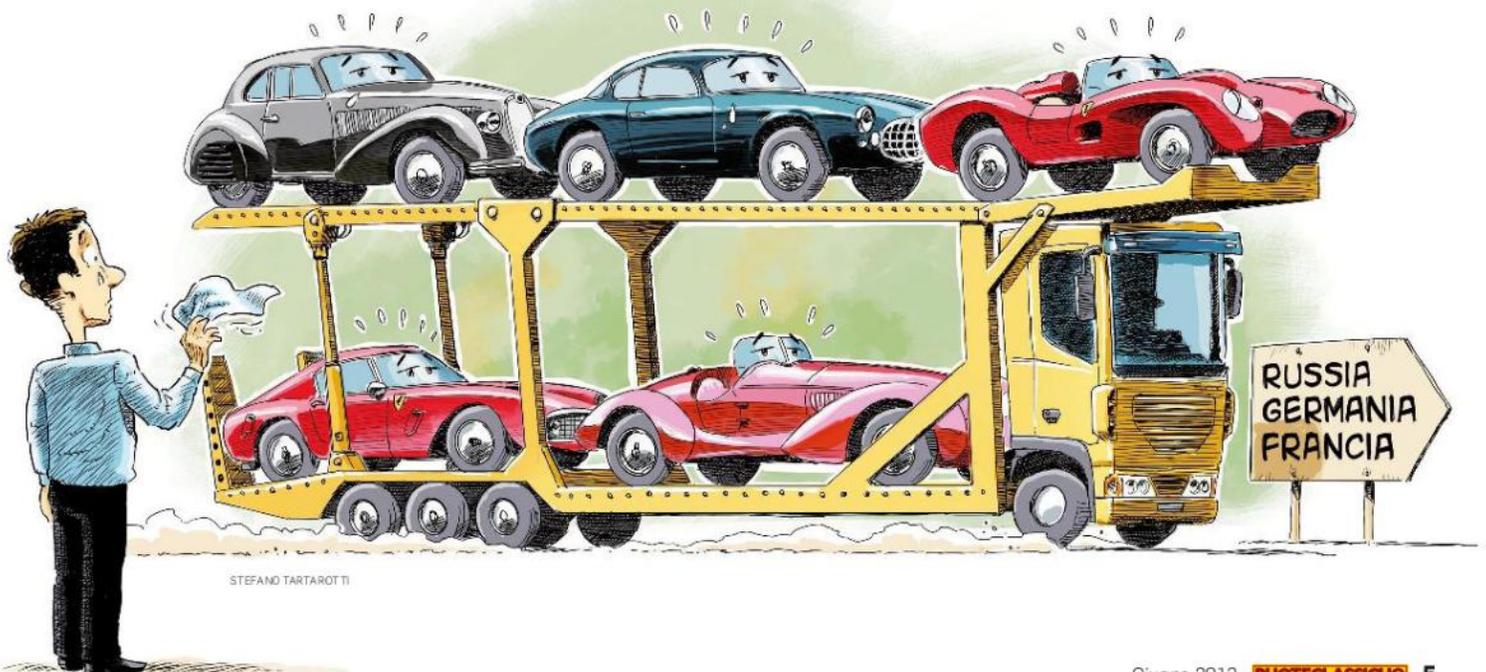
schio insostenibile, dato che la macchina potrebbe restare ferma mesi, forse anni.

Fra le tante conseguenze della crisi, il fenomeno delle auto da collezione che prendono il largo non è certo il più grave, ma colpisce che si sia arrivati a tanto anche per via di provvedimenti (li hanno chiamati “Salva Italia”) presi a casaccio e di un terrorismo fiscale che ha avuto l’effetto di spaventare i contribuenti onesti (quelli disonesti sanno come cavarsela). Si voleva rastrellare più soldi, invece il gettito fiscale è crollato in quasi tutti i comparti e parallelamente è cresciuto il costo della cassa integrazione.

Nel campo dell’auto moderna, come in quello motociclistico, le conseguenze di questa politica predatoria sono evidenziate dal crollo del gettito Iva e dalla crescente disoccupazione. Il comparto delle auto storiche, invece, non offre dati statistici, perché opera in una dimensione artigianale. Ma se domandate agli operatori del settore, vi sentirete rispondere che anche qui sta succedendo ciò che è avvenuto per la nautica. Con la differenza che mentre il proprietario di uno yacht trasferisce l’ormeggio a Mentone, dove l’Iva è al 9 per cento contro il 21 (o 22?) che pagherebbe in Italia, ma si tiene la barca, le macchine storiche che prendono la via della Francia, della Germania o di altri Paesi, difficilmente torneranno in Italia. ■

Non ci resta che piangere

Nel disegno. Così il nostro disegnatore ha rappresentato la preoccupante migrazione all’estero di molte fra le nostre più belle auto da collezione: un altro passo (legale) verso l’impoverimento del Paese, non molto diverso da quello causato dall’esportazione illegale di opere d’arte e reperti archeologici.



STEFANO TARTAROTTI

C'ERA UNA VOLTA **IL PICNIC**



A inventarlo furono i cugini d'Oltralpe, che con i loro "déjeuner sur l'herbe", tanto cari agli impressionisti, ne furono anche i maggiori interpreti. La parola deriva, infatti, dal francese arcaico "pique-nique", contrazione di "pique" (prendere, rubacchiare) e "nique" (oggetto di scarso valore). Gli inglesi ebbero il merito di trasformarlo in un irrinunciabile rito domenicale. Si caricava a bordo la famigliola, si andava alla ricerca di un luogo carino e si apparecchiava quasi all'ombra della macchina



Gruppo di famiglia in un esterno
Nella foto. L'anno è il 1963, la macchina una Renault "4" prima serie, tipica familiare low cost di quegli anni. Nel suo bagagliaio c'era spazio per i cestini del pranzo, un piccolo barbecue e il sacco della carbonella. In alto. Una Fiat "508 C" d'anteguerra accompagna una famigliola fuoriporta.



C'era chi preferiva stare a bordo

Sopra. Tipico quadretto americano dei primi anni Venti, quando al picnic si andava con l'abito della festa, magari al ritorno dalla funzione in chiesa. Unici attrezzi "dedicati" una tovaglia e qualche plaid, da stendere sull'erba. Piatti e posate erano quelli (poi da lavare) di tutti i giorni.

"Un bel sorriso!"

Sotto e a destra. Si parcheggiava l'auto sotto gli alberi e a ridosso si stendeva la tovaglia. Prima della siesta all'ombra ci si metteva tutti in posa per l'immane fotografia di gruppo. La suocera non mancava mai.



a cura di **Dario Tonani**

IN EDICOLA A LUGLIO

GLI ANNI DELLA "DUETTO"

6 Edizione speciale del mensile di luglio 2013 n. 430

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume sesto 1966-1967

Abarth Allemano Autocorse Boneschi Bertone Caprera
Centro Stile Fiat De Tomaso Ellena Perves Fissore Francis Lombardi
Frua Chia Ghia-Exner Giannini Italsuisse-Frua Michelotti
Moretti Osi Pavese Pininfarina Poccardi Savio Scaglione Scaglietti
Scioneri Siata Siva Sport Cars Strale Touring Superleggera
Urbanina Vignale Viotti Zagato Zanella

RUOTECLASSICHE

L'Alfa Romeo "Spider" è la novità più significativa del 1966. Destinata a sostituire la "Giulia Spider", versione con motore "1600" della celebre "Giulietta" realizzata dieci anni prima, il nuovo modello (ribattezzato "Duetto", foto in alto a destra) diventerà subito l'ennesima icona del design italiano, ultimo studio stilistico condotto da Battista Pininfarina. Contemporaneamente la carrozzeria torinese si prepara a lanciare, in collaborazione con la Fiat, due modelli di successo: la "124 Sport Spider" (1966) e la "Dino Spider" (1966), mentre Bertone firma la "Dino Coupé" (1967).

La Lancia da parte sua ha appena affiancato alla "Fulvia Coupé" una versione affidata a Zagato, la "Fulvia Sport" (presentata al Salone di Torino del 1965, foto sotto) che, in versioni sempre più potenti, verrà prodotta fino al 1972. Tutto questo e molto altro è documentato nel sesto volume de "Le Fuoriserie" allegato a Ruoteclassiche di luglio (144 pagine a 4,70 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista), una raccolta imperdibile della migliore produzione della carrozzeria italiana dal 1956 al 1970. In questo fascicolo (dedicato al biennio 1966-67) le novità sono particolarmente numerose e importanti. Nonostante la crisi economica che ha già iniziato a mordere, la produzione dei no-

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, Bizzarrini, Isa, Siata, Abarth.



1 Edizione speciale del mensile di febbraio 2013 n. 429

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume primo 1956-1957

Accatollo Allemano Bertone Boano Caprera
Carrozzeria Scioneri Fiat Ghia-Exner Fissore Francis Lombardi
Frua Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner
Pininfarina Siata Touring Vignale Viotti Zagato

RUOTECLASSICHE

FEBBRAIO (1956-57)

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

2 Edizione speciale del mensile di marzo 2013 n. 431

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume secondo 1958-1959

Abarth Allemano Alinari Bertone Boano Bonetto Bonetto
Capra Caprera Carrozzeria Speciali Fiat Ghia-Exner Ghia-Exner
Francis Lombardi Frua Ghia-Exner Ghia-Exner Michelotti
Montenovo Moretti Moretti Moretti Pinin Farina Scioneri
Siata Touring 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 Edizione speciale del mensile di aprile 2013 n. 432

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume terzo 1960-1961

Abarth Alinari Allemano Boano Bonetto Bonetto Bertone
Carrozzeria Ghia Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner
Pininfarina Scioneri Siata Touring 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 Edizione speciale del mensile di maggio 2013 n. 433

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

LeFuoriserie

Volume quarto 1962-1963

Abarth Alinari Bertone Bertone Bertone Bertone Bertone
De Tomaso Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner Ghia-Exner
Pininfarina Scioneri Siata Touring 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.



stri carrozzieri sembra infatti non risentirne, anche se a un attento esame i modelli presentati risultano in gran parte prototipi, studi di stile ed esemplari unici. Diminuiscono infatti le piccolissime serie, appannaggio dei carrozzieri minori a cui la Fiat toglie l'opportunità di esercitarsi. Ciò in passato era già accaduto per la nuova "850", visto il successo ottenuto dalle versioni speciali disegnate dallo stesso centro stile Fiat. Fortunatamente la capacità e la fantasia dei nostri carrozzieri trovano nuove opportunità di espressione appoggiandosi ai numerosi marchi sportivi italiani ed esteri. Continuano ad avere successo le produzioni limitate per appassionati come, per esempio, l'Alfa Romeo "33 Stradale", prodotta dall'Autodelta, disegnata da Scaglione e costruita dalla Marazzi in soli 18 esemplari dal 1967 al 1969. (M.M.)



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".



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 svoltava: non più sarti ma stilisti del prêt à porter automobilistico.

FRECCIA ROSSA A TONCONOGY-BERISSO

GLI ARGENTINI FANNO IL BIS

Gli argentini Juan Tonconogy e Guillermo Berisso, su Bugatti "T 40" (1927), hanno vinto la Mille Miglia 2013, totalizzando 35.417 punti. Al secondo posto Giordano Mozzi e Mark Gessler, su Alfa Romeo "Gran Sport" (1933), distaccati di soli 576 punti. Terzi Giovanni Mocerì e Tiberio Cavallieri, su Aston Martin "Le Mans" (1933). Si conferma così l'ottima scuola dei regolaristi argentini, che bissano il successo del 2012 di Scalise-Claramunt. Le polemiche dei mesi scorsi e il commissariamento di AC Brescia - proprietario del marchio e della società organizzatrice dell'evento - avevano indotto molti a insinuare che la Mille Miglia 2013 non si sarebbe disputata, ma così non è stato. Ben 415 gli equipaggi al via, 340 dei quali hanno concluso la gara. www.1000miglia.it



A ROMA CON RUOTECLASSICHE

MILLE MIGLIA DI PASSIONE

Gli anni ruggenti della mitica Mille Miglia rivissuti attraverso 40 immagini provenienti dall'archivio fotografico di Ruoteclassiche.



Questo il tema della mostra intitolata "Mille Miglia, scatti di passione", che ha aperto i battenti al Marriott Grand Hotel Flora di Roma (foto sotto) il 17 maggio, in occasione del passaggio nella capitale della carovana della Mille Miglia. Da Nuvoletti a Fangio, da Ascari a Moss, da Taruffi a Marzotto, il pubblico potrà ammirare fino al 20 giugno le immagini simbolo di quella che Enzo Ferrari definì "la corsa più bella del mondo", straordinario evento sportivo ma anche splendida occasione d'incontro, sulle strade di mezza Italia, tra il pubblico degli appassionati e i grandi eroi dell'epoca. Durante la serata inaugurale, gli ospiti del "Flora" hanno potuto assistere dalla terrazza dell'hotel al rientro delle vetture a Villa Borghese ammirando da vicino le due auto reduci da alcune edizioni precedenti della corsa portate dalla Scuderia Jaguar Storiche di Roma.



REGGIO EMILIA

Non solo **BORSA-SCAMBIO**

Rievocazione storica e non solo esposizione tematica: questa la formula della mostra-scambio di Reggio Emilia (6-7 aprile).

Quest'anno si rievocavano la Mille Miglia e la Sei Giorni Internazionale di Merano, che negli anni 30 portarono il motorismo sulle strade d'Italia; su un piccolo circuito, in due sessioni distinte - una per le moto e una per le auto - hanno sfilato Moto Guzzi, Gilera, BMW, Fiat e Lancia condotte da piloti e copiloti in abbigliamento d'epoca. Per chi era interessato a fare acquisti non sono mancate le

vetture in vendita, come una rara Ford "Taurus 17 M Turnier" (1966) offerta a ben 10.000 euro (noi la valutiamo 3500) e una Fiat "125 Special" del 1971 a 6000 euro, il doppio della nostra valutazione. Quanto ai ricambi segnaliamo l'iniziativa del giovane imprenditore Giuseppe Convertino di Putignano (BA), che ha creato una gamma completa di minuterie d'epoca per auto italiane (viti, rondelle, bottoni di fissaggio ecc.), disponibili come "new old stock", nuove di magazzino, o riprodotte dagli stessi fornitori d'un tempo. (M.S.)



FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO

ALFA ROMEO REVIVAL CUP

PODIO DECISO A TAVOLINO

Sì è decisa al tavolo della giuria la prima gara stagionale dell'Alfa Revival Cup, disputatasi il 28 aprile sul circuito di Adria (RO). Quattordici i concorrenti, che hanno dato vita a una corsa ricca di colpi di scena. A spuntarla è stato Roberto Arnaldi, su "GTAm", davanti a Lilli-Rocco e Biondetti-Gimignani, entrambi su "2000 GTV". Il verdetto della pista era stato però diverso, con il secondo posto appannaggio del milanese Alessandro Morteo e il terzo dell'austriaco Franz Slama, entrambi squalificati per irregolarità al peso delle loro due "GTAm". La gara prevedeva un pit stop obbligatorio per il cambio pilota (per chi correva in coppia) o per la sosta di 30 secondi, nel caso di pilota unico. Prossimo appuntamento il 22-23 giugno a Varano de' Melegari.


RIVANAZZANO
 Dragway

COPPA ITALIA ACI

DRAG RACE PADANA

Sì è dimostrata vincente la decisione presa dagli organizzatori dell'American Motors Pavia di posticipare di una settimana, dal 27-28 aprile al 4-5 maggio, la prima gara della Coppa Italia Acì-Trofeo Maxi Car Racing. Il bel tempo, con la sola pausa temporalesca della domenica pomeriggio, ha richiamato sulla "strip" di Rivanazzano (PV) una sessantina d'iscritti alla gara di accelerazione e 20 ai lanci liberi, in rappresentanza di tutto lo Stivale e con diversi team stranieri. La formula della gara prevedeva due vetture schierate al via e 402,33 metri (il fatidico quarto di miglio) da percorrere in una manciata di secondi, con l'obiettivo di centrare il tempo record della categoria. Sette le categorie in gara, con vetture europee, americane e giapponesi.



CUERVO Y SOBRINOS CUP

TRE GIORNI SULLE ALPI

Un solo weekend, tre nazioni: Italia, Austria e Svizzera. È quanto promette la nuova Cuervo y Sobrinos Cup, gara di regolarità classica, Grande Evento Csai in programma il 27-30 giugno. La nuova organizzazione, nata dalla partnership tra Canossa Events e il noto marchio d'alta orologeria fondato a L'Avana nel 1882, ha allestito un programma che fonde sport, lusso e relax: l'ospitalità per gli equipaggi sarà in un hotel a 5 stelle di Bormio, mentre l'itinerario - circa 500 chilometri - si snoderà tra panorami d'incomparabile bellezza, come l'Engadina, Sankt Moritz e il Parco Nazionale dello Stelvio, lungo le strade che hanno visto sfidarsi grandissimi campioni del passato. La gara sarà limitata a 60 vetture ante 1969 e avrà una speciale classifica per le barchette. www.cuervoysobrinoscup.com





IN ANTEPRIMA FERRARI 500 MONDIAL SPIDER SERIES I DEL 1954 Carrozzeria Pinin Farina; N. telaio 0418 MD; Debutto del factory team alla Mille Miglia del 1954
 MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER DEL 1957 N. telaio 198.042.7500229; Recente restauro da concorso; Solo due proprietari
 PORSCHE 962 DEL 1986 N. telaio 962-122; Sapientemente restaurata e allestita per la corsa

INVITO DI ISCRIZIONE ALL'ASTA

MONTEREY PORTOLA HOTEL & SPA AND MONTEREY CONFERENCE CENTER
16-17 AGOSTO 2013



RM AUCTIONS

MILANO +39 02 9475 3812

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

www.rmauctions.com

IN DUE ORE, A SOLI 180 EURO

La tua Porsche è doc? SCOPRILO CON UN ESAME

Fondato nel maggio 2005, il Porsche Club italiano, ufficialmente riconosciuto dalla Casa madre, gestisce il Registro Italiano 911 e 912, al quale possono essere iscritte le vetture appartenenti ai model year che abbiano superato i vent'anni.

Tra i servizi più interessanti riservati ai soci possessori di tali vetture c'è la verifica tecnica, effettuata solo su richiesta. Si tratta di un minuzioso controllo che ha lo scopo di "fotografare" le condizioni di un determinato esemplare, per individuare componen-

ti non originali o non conformi con il model year o la versione, danni e difetti, conseguenze per esempio di riparazioni non eseguite a regola d'arte.

Le sedute di verifica, che hanno una durata media di due ore, si svolgono, secondo un calendario prestabilito, presso centri Porsche (al momento solo a Milano, Padova e Perugia), per poter usufruire di attrezzature dedicate. Uno o più esperti, in presenza del proprietario, ricostruiscono la vita dell'esemplare in base ai dati riportati sul libretto di circolazione, sul libretto dei tagliandi (se presente) o su eventuali fatture, e al chilometraggio; rilevano poi i dati matricolari e i codici del colore, dell'allestimento e degli optional; il tutto viene annotato nella prima pagina di una check list che ne prevede ben undici.

La verifica prosegue con il controllo della carrozzeria, con particolare riguardo ad eventuali ammaccature, al corretto montaggio dei lamierati, dei cofani, delle porte, delle parti in plastica e della fanaleria oltre che delle guarnizioni. La verniciatura viene controllata per rilevare la presenza di difetti e, con un apposito sensore magnetico, lo spessore eccessivo o la presenza di stucco sottostante. Vengono controllate anche la tipologia e le misure dei cerchi ruota e dei pneumatici. Gli stessi meticolosi controlli so-



FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO

Gran parata di "storiche"

Sopra. La verifica tecnica svoltasi nel Centro Porsche di Milano Est il 16 marzo scorso ha visto la presenza di alcune rarità, fra le quali una delle prime "911 S", prodotta nel 1966, di colore rosso (terza da sinistra nella foto), affiancata da una delle prime "Turbo" con motore di 3,3 litri, di colore grigio metallizzato.



Trazione integrale sotto esame

A destra. Una "Carrera 4" serie "964" affronta il controllo del sottoscocca e della meccanica. Un'attenzione particolare, in questo caso, viene dedicata alla sua particolare trasmissione, oltre che alle sospensioni e all'impianto frenante.



Devono essere registrate
A sinistra. Solo le vetture iscritte al Registro Italiano 911 e 912 possono essere sottoposte alla verifica tecnica. L'iscrizione è attestata anche da una targhetta; nella foto quella di una "911 S 2.4" del 1972, avvitata sulla cappelliera.

no riservati al vano bagagli anteriore, con la relativa dotazione (batterie, ruota di scorta, attrezzi di bordo ecc.), al vano motore e all'abitacolo. Con la vettura sul ponte sollevatore e privata delle ruote vengono infine ispezionati il sottoscocca e tutti gli organi meccanici.

Tutte le fasi della verifica sono documentate da foto, che vanno a illustrare un dossier che riporta i risultati dell'esame. Il dossier, accompagnato da un badge numerato e dal certificato di autenticità emesso da Porsche Italia in base ai dati matricolari rilevati, viene consegnato al proprietario della vettura. Il tutto al costo totale di 180 euro. Attestazione sicura della conformità della vettura alle condizioni d'origine, la verifica può servire come punto di partenza per correggere difetti e difformità. Per informazioni: www.rip911.it (Maurizio Schifano)



Dal ruotino alla verniciatura
Sopra, dall'alto. I controlli del vano anteriore riguardano la serratura e le molle ad aria del cofano nonché il rivestimento. Oggetto di attenzione anche il "ruotino" di scorta. Per valutare lo spessore della vernice si usa un sensore magnetico.

Perdite d'olio? No, grazie
Sopra, dall'alto. La verifica del carter motore mette in luce eventuali trafilamenti d'olio e quella dello scarico la presenza di punti di corrosione. I controlli, documentati da foto, seguono una check list di ben undici pagine.

IL PARERE DELL'AVVOCATO

Giuseppe Goffo

AUTO SOLO IN ESPOSIZIONE? MEGLIO ASSICURARLA

Ho ereditato da mio zio una Lancia "Aurelia" berlina senza né targhe né documenti. Vorrei riportarla allo stato d'origine per poi partecipare a qualche raduno, ma senza ritargarla. È possibile?

Gianluca Casassa - Torino

Premesso che una vettura priva di targa (e quindi non immatricolata) non può circolare su strada ma dovrà essere trasportata su un carrozzone o altro mezzo idoneo, la legge non prevede ulteriori regole e obblighi specifici. Giuridicamente viene considerata dalla normativa un semplice "bene mobile", alla stregua di un qualsiasi altro manufatto. Ciò non toglie che anche la semplice esposizione del veicolo in un'area aperta al pubblico possa comportare per il proprietario rischi non da poco: si pensi, per esempio, all'eventualità che qualcuno possa ferirsi, magari per la chiusura improvvisa del cofano mentre si è intenti a guardare il motore, o per il malfunzionamento del freno a mano che possa causare l'improvviso movimento dell'auto. Per queste ragioni è fortemente consigliato stipulare un'assicurazione temporanea, in modo da coprire eventuali danni a terzi e tutelarsi così dai cosiddetti "danni statici" provocati, appunto, dal mezzo sebbene non utilizzato come veicolo in quanto tale.



UNICA AUTO ITALIANA

UNA "FULVIA" A PECHINO

È partita il 28 maggio, con un solo equipaggio e una sola vettura italiana, la nuova Pechino-Parigi. A difendere il Tricolore sarà la coppia Gianmaria Aghem e Piergiorgio Fiorio Trono, che per il massacrante raid hanno scelto una Lancia "Fulvia Coupé 1300" del 1971. Un centinaio le vetture iscritte alla quinta edizione della corsa, prodotte tra il 1913 e il 1975 e con cilindrata che vanno dai 1300 cm³ della "Fulvia" ai 14.500 della Lafrance "Tourer". Con soli quattro giorni di riposo e tappe anche di oltre 600 km la carovana percorrerà 12.250 km attraversando Cina, Mongolia, Russia, Ucraina, Slovacchia, Austria, Svizzera e Francia fino ad arrivare a Parigi il 29 giugno. Per il raid la "Fulvia" è stata adattata, attrezzata e irrobustita.



PRECISAZIONE

QUESTIONE DI CURVE

Come ci segnala il lettore Gianluigi Lari, che ringraziamo, erroneamente nel servizio sul Lingotto abbiamo definito "parabolica" una curva che in realtà è una "sopraelevata". Per "parabolica" s'intende una curva piana a sviluppo parabolico; la "sopraelevata", invece, è una curva con il piano stradale inclinato per contrastare la forza centrifuga.





FOTO DI MASSIMO DELBO

È una Ferrari la più bella DELLA MILLE MIGLIA

CONCORSO D'ELEGANZA A BRESCIA

Il conte Aymo Maggi fu uno dei padri fondatori della Mille Miglia. Nella sua tenuta di Calino, alle porte di Brescia, venivano ospitate la maggior parte delle squadre straniere che arrivavano per disputare la gara. Non solo piloti e direttori, ma anche meccanici e vetture trovavano ospitalità tra le mura della villa, del villino e della cascina

antistante. Proprio nel comprensorio del villino, domenica 12 maggio si è tenuto il primo concorso d'eleganza riservato alle vetture iscritte alla Mille Miglia.

Impressionante rivedere le vetture parcheggiate sotto il porticato, ambientazione tante volte apparsa nelle foto in bianco e nero, ma praticamente mai riproposta in tempi recenti. Di notevole livello la selezione delle vetture partecipanti. L'ambito titolo di Best of Show è andato a una Ferrari "166 MM" Touring con carrozzeria barchetta (1950, foto in alto). Splendida nella sua livrea blu, voluta da Gianni Agnelli, suo primo proprietario che la ritirò l'8 agosto 1950, la vettura è stata poi per tantissimi anni di proprietà di Jacques Swaters e recentemente è entrata nella collezione dell'inglese Clive Beecham.

A contenderle il titolo, una Maserati "A6 GCS" del 1953 e, visto che l'eleganza non è direttamente correlata al blasone, una Fiat "508 CS" del 1936. Quest'ultima, carrozzata dalla Casa, è di una bellezza "speciale", degna di vetture meccanicamente più importanti.

Particolare la composizione della giuria, con quattro giudici "specialisti" e altrettanti "esteti", che per lavoro e formazione si occupano del bello e dell'arte in ogni sua espressione. (M.D.)



INGHILTERRA

SFIZIO "500" C'È PURE LA "WOODY"

Tre curiose interpretazioni in tema Fiat "500": sono quelle che la carrozzeria Castagna ha portato il 4 maggio a Warren, in Inghilterra, per la prima edizione di un interessante concorso d'eleganza. Le tre vetture, iscritte nella classe "Supercar", sono arrivate Oltremarica su strada. "Si tratta dell'espressione di tre differenti concetti - spiega Gioacchino Acampora, stilista della carrozzeria - La prima rappresenta quello che può essere definito 'tuning leggero', con personalizzazione di colori e finiture interne; la seconda è puro 'Coachbuilding', una 'Capri', in pratica una '500' totalmente aperta. La terza, quella che sta riscuotendo più ammirazione, è la '500 Woody Wagon 4x4', una 'one-off' giardinetta a trazione integrale" (foto a destra). E la testimonianza di quanto



abbia incantato il pubblico la "Woody Wagon" l'ha data la moglie di uno degli organizzatori: durante il party di benvenuto, l'elegante signora non ha resistito e, adocchiate le chiavi nel cruscotto, si è impossessata della macchina. Dopo un breve giro, con un enorme sorriso stampato in faccia, si è scusata per il "furto" e rivolgendosi al marito ha esclamato: "Adesso so che cosa chiedere per il prossimo Natale...". (M.D.)



FOTO DI MASSIMO DELBO

ROTTAMI PREZIOSI

MA QUANTO MI COSTI, VECCHIO GIAGUARO

Compresterete il rottame di una Jaguar "E Type" sapendo di dovervi svenare per restaurarlo? La risposta potrebbe essere "dipende". Dipende dalle condizioni dell'esemplare e dipende dal prezzo. Ebbene, la "E Type" in questione, con motore 3,8 litri e sole 65.000 miglia all'attivo, è stata venduta a un'asta di Bonhams per l'astronomica cifra - date le condizioni davvero precarie - di 109.020 sterline (poco meno di 130.000 euro), quasi quattro volte le più rosee previsioni della Casa d'aste. La vettura, del 1961, è la sessantesima costruita e una delle pochissime

sopravvissute con guida a destra: il proprietario l'ha acquistata nel 1965 e l'ha usata con regolarità fino al 1980, quando ha deciso di ricoverarla in garage regalando un oblio prematuro, durato oltre trent'anni. All'asta tenutasi il 29 aprile al Raf Museum di Londra (Inghilterra) se la sono disputata in otto a colpi di rilanci telefonici, fino a quando non è stata aggiudicata a uno dei più celebri e quotati restauratori di Jaguar del Regno Unito, la Classic Motor Cars di Bridgnorth, che ha già fatto sapere di volerla riportare alle sue condizioni originarie. Costi quel che costi!



FIAT COLOR SEPPIA

Spunta dall'album di famiglia del nostro lettore Franco Bruni, di Milano, questa vecchia foto seppiata che ritrae quella che presumibilmente è una Fiat "501". Il modello fu prodotto dal 1919 al 1926 in oltre 45.000 esemplari ed era quindi estremamente diffuso; aveva un motore a 4 cilindri di 1460 cm³ da 23 CV, accreditato di una velocità massima attorno ai 70 km/h.



LA CADILLAC DI PAPÀ

Francesco Sabbadin, di Olmo, frazione di Martellago (VE), ha ritrovato questa vecchia immagine del padre - risalente ai primi anni 60 - a bordo della Cadillac con cui lavorava come autista in una società di noleggio.



MODENA CENTO ORE CLASSIC

800 CHILOMETRI E UN COMPLEANNO

Torna, dal 4 al 9 giugno, uno degli appuntamenti clou del calendario motoristico di primavera; la Modena Cento Ore Classic, che nel 2013 giunge alla sua dodicesima edizione. La manifestazione, che si snoderà lungo un percorso di circa 800 chilometri tra Modena, cuore della Motor Valley, e Firenze, culla dell'arte del Rinascimento, renderà omaggio ai cinquant'anni della Porsche "911". In particolare, nella giornata di sabato 8 giugno, questa importante ricorrenza verrà celebrata con una grande torta di compleanno: saranno anche ricordati i 65 anni da quando la prima Porsche (telaio n. 001) fu immatricolata. Le cento ore si divideranno tra velocità - con 10 prove speciali in montagna e tre gare in circuito, all'autodromo di Modena e al Mugello - e regolarità, con 40 prove cronometrate sulle stesse strade delle Speciali, sempre chiuse al traffico, e negli autodromi. www.modenacentooreclassic.it



LA MIA "JUNIOR"

Suggestivo il set post-apocalittico ricreato dal lettore Marco Atzeni, qui ritratto accanto alla sua fiammante Alfa Romeo "Giulia 1300 GT Junior" prima serie del 1968. Il modello fu una delle sportive Alfa di maggior successo commerciale: il motore era il classico bialbero di 1290 cm³ da 88 CV a 5500 giri/min.



MIRAFIORI MOTOR VILLAGE - TORINO

In mostra il passato DEL GRUPPO FIAT



Cominciano loro tre
Sopra. La Fiat "124" nella versione "Spider Europa" marchiata Pininfarina (1981).
A sinistra. Alfa Romeo "Giulietta Spider" (1955)
Sotto. Lancia "Aurelia B24 Spider" (1951).



Meglio tardi che mai! Con un atto d'amore nei confronti del passato che davvero in pochi si aspettavano, Fiat ha deciso di allestire nel moderno centro polifunzionale del Mirafiori Motor Village a Torino una mostra permanente che affiancherà ai modelli di punta della gamma attuale - Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Fiat Industrial, Jeep e Abarth - anche le vetture più significative della storia del gruppo.

Lesposizione, all'interno della vecchia selleria Fiat nel complesso industriale di Mirafiori (70 mila metri quadri, 350 mila visitatori l'anno, quasi 120 mila vetture vendute) si propone di promuovere un dialogo temporale tra passato, presente e futuro in una location che fa convivere in armonia elementi degli edifici originali (inaugurati nel 1939) con espressioni del design contempo-

aneo, come il sorprendente divano in pelle bianca lungo 26 metri firmato da Costa Group. Dal 2006, anno della riconversione del complesso, il Mirafiori Motor Village ha accolto 1.922.000 visitatori ospitando ben 420 eventi, sette giorni su sette.

Per l'inaugurazione della mostra, aperta a maggio, sono state scelte tre vetture: un'Alfa Romeo "Giulietta Spider" del 1955, una "Spider Europa" del 1981 e una Lancia "Aurelia B24 Spider" del 1951 (l'auto guidata da Vittorio Gassman nel celebre film "Il sorpasso" di Dino Risi). Altre si alterneranno nei mesi a venire, per un ciclo espositivo continuo che intende ripercorrere la storia del gruppo italiano dalle origini a oggi. Per informazioni: www.mirafiorimotorvillage.it

ASSEMBLEA A TORINO

L'ASI FA IL PUNTO SUL FUTURO

Si è svolta il 20 aprile a Torino la 47ª assemblea nazionale dell'Asi. Molti gli argomenti introdotti dal presidente Roberto Loi (foto), a cominciare dal percorso compiuto dalla federazione dal 1966 ai giorni nostri: 260 club, 202.342 tesserati, ben 118.000 richieste di certificati di rilevanza storica arrivate solo lo scorso anno (erano 1500 nel 2011). Preoccupazione poi è stata espressa circa il fatto che, nonostante vi siano già state diverse pronunce della Corte Costituzionale in materia di tasse automobilistiche, confermandone la competenza statale, alcune regioni nel 2012 hanno emesso norme che non si attengono a tale principio: è il caso di Piemonte, Puglia e Umbria.



ANDARE A TEMPO

Raffaële Laurenzi



PETITE FLEUR (1952)

È jazz doc quello di Sidney Bechet (1897-1959), clarinetista e sassofonista nato a New Orleans come Louis Armstrong, ma più chiaro di pelle forse per via di qualche antenato europeo. Dopo la guerra Bechet si stabilì in Francia. "Petite Fleur", il suo pezzo più famoso, lo compose in questo periodo: la melodia riflette infatti il gusto musicale francese. Per anni la popolarità del brano (puoi ascoltarlo dieci volte di seguito che non ti annoia) rimase circoscritta all'ambito dei cultori del jazz. Alla morte di Bechet, come per ripagarlo di un torto, il mondo intero tributò a "Petite Fleur" un successo clamoroso. Da ascoltare a bassa velocità nell'abitacolo di una Citroën "DS" o di una Peugeot "403".



CARUSO (1986)



Nell'estate del 1985 il motoryacht di Lucio Dalla (1943-2012) subisce un'avaria e l'artista è ospite dell'albergo Vesuvio, a Sorrento. Combinazione, nella stessa stanza dove - viene a sapere - il 2 agosto 1921 morì Enrico Caruso, che vi si era rifugiato nella speranza di riprendersi da un difficile intervento chirurgico. Ciò spiega l'ispirazione melodica che la musica di Dalla trova in "Dicitencello vuje", canzone napoletana del 1930 che fu uno dei cavalli di battaglia del grande Caruso. Da ascoltare la sera, una sola volta (il pezzo dura più di cinque minuti...), a bordo di un'auto italiana con ascendenti napoletani. Indovinato: proprio un'Alfa Romeo.



COYS AUCTION

10TH AUGUST 2013

Nürburgring

ENTRATE GIÀ ISCRITTE DA CLIENTI ITALIANI:



MORETTI 750 GS
BIALBERO SPIDER



MCLAREN M6 GT



LOTUS 23 MERCURY



41ST
OLDTIMER
GRAND PRIX



LE ISCRIZIONI SONO APERTE PER QUESTA VENDITA IMPORTANTE EUROPEA.

COYS EUROPE

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

COYS LONDON

Manor Court, Lower
Mortlake Road, Richmond,
TW9 2LL, United Kingdom
Tel: +44 (0) 208 614 7888
Fax +44 (0) 208 614 7889
auctions@coys.co.uk
coys.co.uk

COYS ITALIA

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

COYS

FOUNDED 1919

CONCORSO D'ELEGANZA A TRIESTE

La regina del castello SI CHIAMA TALBOT



Una Talbot Lago "T120 Cabriolet" del 1939 ha sbaragliato il campo nel Concorso d'Eleganza "Castello di Miramare", aperto alle vetture realizzate tra gli anni 20 e il 1970 (Trieste, 11-12 maggio). I proprietari delle abituali vedettes (Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Isotta Fraschini, Bugatti e compagnia) sono rimasti a bocca aperta ma il responso dei giudici (gli esperti dello stile Tom Tjaarda ed Enrico Fumia) ha coinciso con quello della giuria popolare.

La tradizione francese ha quindi prevalso su quella di casa nostra, ma solo in parte perché nella storia della Talbot ha un posto rilevante un italiano, Antonio Lago, nato a Venezia nel 1893, in una casa posta al numero 1317 del Sestiere di Santa Croce. Dopo essersi laureato in ingegneria, Lago si trasferì in Gran Bretagna come rappresentante della Isotta Fraschini. Nel 1933 rilevò il ramo francese della Talbot, che rilanciò con successo mantenendolo (pur restando sempre cittadino italiano) fino alla morte avvenuta nel 1960.

Di proprietà di un appassionato olandese, la Talbot ha trovato nella propria classe (auto fino al 1940) delle antagoniste formidabili. Tra queste: Bugatti "Type 46", Alfa Romeo "8C 2300" Touring (premio per il miglior restauro) e soprattutto la fascinosissima Isotta Fraschini "8 Torpedo" Castagna (1923) del collezionista Silvano Cima, dominatrice di recenti concorsi internazionali.

Una classe tutta francese
Sopra e sotto. La Talbot Lago "T120 Cabriolet" (1939) dell'olandese Noek Stevens. In basso. L'Isotta Fraschini "8 Torpedo" Castagna (1923) del milanese Silvano Cima.



no Cima, dominatrice di recenti concorsi internazionali.

Molte escluse, tra cui - a sorpresa - una Ferrari "250 SWB", verranno ripescate per partecipare alla finalissima del 2014 che avrà il compito di eleggere "l'auto più bella del mondo". (D.B.)

PALERMO

L'ASCESA DEL MONTE PELLEGRINO



È tornata a Palermo, dopo la prima edizione del 2012 che aveva avuto come ospite d'onore Sergio

Lugo e la sua Cisitalia "204", la manifestazione L'ultima vittoria di Nuvolari dedicata all'impresa compiuta dall'asso mantovano nel lunedì di Pasqua del 1950. Il 27-28 aprile, sullo storico tracciato della cronoscalata Palermo-Monte Pellegrino, è stato organizzato un concorso d'eleganza dinamico per auto e moto da corsa e sportive, dedicato quest'anno a Nino Vaccarella: in occasione dei suoi 80 anni, il "Preside volante" ha guidato una Lancia "Aurelia B20" identica a quella dei suoi esordi da pilota. Ottanta le vetture e trenta le moto che hanno sfilato lungo i tornanti per contendersi il trofeo Best of Show, assegnato da una giuria di esperti. L'ambito riconoscimento è andato alla Cisitalia "202 SC" (1949) della signora Anna Ragusa (foto), mentre il premio per il miglior stato di conservazione è stato assegnato alla Cisitalia "202 MM", anch'essa del 1949, di Klaus Edel. Tra le moto, Best of Show per la Brough Superior "SS 80" (1938) di Alberto Cecchi e miglior stato di conservazione per la Laverda "750 SFC" (1972) di Girolamo Di Giovanni. (G.V.)

R.S. HISTORICS

TU CORRI, LORO PENSANO AL RESTO

Nasce a Monza dalla passione di due giovani imprenditori italiani - Enrico Spaggiari e Davide Riparbelli (sotto, da sinistra) - la R.S. Historics, società specializzata nel restauro e nella preparazione di "storiche" da competizione. Riparbelli e Spaggiari vantano diversi anni di esperienza maturata in Inghilterra, sui circuiti di gara al seguito di team internazionali. Il loro intento è soddisfare le esigenze dei collezionisti con la passione per la pista, offrendo un ventaglio di servizi che va dal restauro, parziale o totale, della vettura, alla manutenzione, alla preparazione, al rimessaggio sino al trasporto e all'assistenza sui campi di gara. Per informazioni: www.rshistorics.com



GRAN PREMIO Nuvolari



MANTOVA
CORSE



Automobile Club
Mantova



TAZIO NUVOLARI



ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1837

 Audi

Mantova - Italia, (19)-20-21-22 Settembre 2013

www.gpnuvolari.it

Tazio Nuvolari

CARS AND COFFEE - TORINO

Toh, due PAGANI SUL PRATO



Il 14 aprile si è tenuto il primo appuntamento dell'anno per Cars and Coffee Torino: più di 130 vetture sono state esposte nel parco del Romantik Hotel Furno, nei pressi di Torino.

L'edizione è stata dedicata alla Pagani Automobili, orgoglio italiano in tutto il mondo, che ha partecipato con una "Zonda S" e con la nuovissima "Huayra", regine indiscusse dell'evento. La manife-

stazione raduna i possessori di supercar moderne, vetture storiche e modelli particolari, senza alcuna distinzione di marchio o età.

Folta è stata la rappresentanza di Porsche, più di 40, ben 39 le Ferrari, capitanate da una "Enzo". Molte le vetture d'epoca, tra le quali meritano una menzione una rarissima Cord "812 Westchester", due Alpine "A110" e una Ford "Gran Torino" del 1974.

Quante chicche

A sinistra. Le due Pagani ospiti d'onore: la "Zonda S" e la "Huayra". Sopra. Curiosa la partecipazione, accanto a tante dream car, di questa Chevrolet "Caprice" di fine anni 70, con livrea della polizia americana. In alto. La rarissima Cord "812 Westchester".

CANINO-TUSCANIA (VT) LA "BIANCHINA" IN FRANTOIO

L'esordio della stagione di raduni del Bianchina Club è stato firmato dall'attivissima delegazione del Lazio, che ha portato soci e simpatizzanti tra gli splendidi oliveti di Canino, nel Viterbese. La manifestazione è iniziata sabato 13 aprile con la visita all'antico centro di Tuscania e all'abbazia cistercense di San Giusto, nella valle del fiume Marta. La domenica le "Bianchina" sono partite per la visita guidata alla città etrusca di Vulci, che si è completata con il percorso, vario e interessante, del sito archeologico. Spazio poi alla parte enogastronomica del raduno presso il frantoio Archibusacci di Canino per apprezzare il vino e l'olio locali. www.bianchina.org



UMBRIA UN WEEKEND A TUTTO JAGUAR

Il Jaguar Club Italia e gli amici del forum Jaguarissima hanno unito le forze per "Umbria 2013, raduno delle arti e dei mestieri", svoltosi il 13-14 aprile fra Montefalco, Deruta e i vigneti del Sagrantino. Dedicato alle "pazienti inglesi" (le Jaguar), il meeting è stato organizzato in modo da soddisfare anche il loro gusto. Facendo base nella piazza centrale dell'antico borgo di Montefalco, i jaguaristi hanno percorso le meravigliose strade umbre e visitato la fabbrica Caprai, con il suo prezioso museo di pizzi e merletti dove hanno visto in funzione l'enorme telaio sul quale vengono prodotti i famosi braccialetti Cruciani. www.jaguarissima.it

CONEGLIANO (TV) TRIUMPH DAY BACIATO DAL SOLE

Domenica 14 aprile il sole ha accompagnato una trentina di equipaggi del TR Register Italy e del Triumph Club Dolomite Sprint Italia al castello di Conegliano, nel Trevigiano, per passare una giornata in compagnia di amici vecchi e nuovi, dopo il lungo stop invernale. Da qui, lungo le splendide strade dell'Alta Marca trevigiana, le Triumph si sono dirette verso Valdobbiadene, passando per la Strada del Prosecco e facendo un'interessante tappa a Refrontolo, per visitare il Molinetto del Croda, struttura seicentesca ancora oggi funzionante e spesso meta di registi che cercano per i loro film il sapore di tempi andati. www.tr-register.it e www.dolomiteclub.it



NAPOLI PASSEGGIATA DI PRIMAVERA

La tradizionale Passeggiata di Primavera, organizzata dall'Auto Moto Club Napoli, più che un raduno di vetture d'epoca è stata un'autentica festa, alla quale hanno partecipato non solo le 130 vetture iscritte. Tantissime, infatti, anche le persone che si sono soffermate ad ammirare le auto in mostra, con molti bambini al seguito, che si sono divertiti sulle giostrine del club: per tutti, panini e bibite, caramelle, coppe, targhe e ben cento premi ad estrazione. A completare la kermesse c'è stato uno spettacolo di danza e la buona musica dal vivo dei The Beattal - The Beatles Tribute Band.

BOLOGNA LE NSU VISITANO IL MUSEO DUCATI

Per il suo ventunesimo raduno l'NSU Club ha scelto come meta la città di Bologna, sia per l'attrattiva che la località suscita, sia perché crocevia ideale per riunire i soci provenienti un po' da tutta Italia. I partecipanti si sono dati appuntamento venerdì 26 aprile a Borgo Panigale, per visitare il museo Ducati, un marchio che suscita grande interesse per i fan NSU, visto che la Casa tedesca era a sua volta produttrice di apprezzate motociclette. Fra le auto presenti, oltre alle numerose NSU "Prinz 4", c'erano le Prinz "1000 C", "1200" e "TT", due "Ro 80" (motore rotativo), di cui una proveniente da Salerno, e una anziana "Prinz 3".



NUOVO CLUB SOLO PER LE "DELTA" A DUE RUOTE MOTRICI

Dalla passione di due amici, Pierluigi Gallo e Carlo Miraglia, nasce l'idea di creare un sodalizio dedicato alle Lancia "Delta" prima serie (costruite tra il 1979 e il 1993) esclusivamente nelle varianti a due ruote motrici (allestimenti "LX", "GT", "HF Turbo", "Turbo Diesel" e derivate). Attualmente il sodalizio è solo virtuale tramite una pagina Facebook dedicata (<https://www.facebook.com/pages/Lancia-Delta-2wd-Club-Italia/563482600343178>), ma sta già raccogliendo numerosi consensi. Lo scopo è di attirare più appassionati possibile per poter dare vita a un club ufficiale vero e proprio, che possa valorizzare queste vetture. www.ladeltadipierluigi.jimdo.com



VIETRI SUL MARE (SA) UN PARTY PER IL CAMEC

Il CAMEC, storico sodalizio campano, ha festeggiato il 27 aprile i quarant'anni di federazione Asi, ricordando Amalia Roccatagliata, moglie del presidente del club e animatrice nonché cuore pulsante del club, scomparsa di recente. Tantissimi gli amici intervenuti all'evento organizzato a Vietri sul Mare: da Maurizio Tabucchi dell'Asi ai presidenti dei club campani e a diversi giornalisti. Il CAMEC nasce nel 1972 grazie alle iniziative del conte Giuseppe del Balzo: nel 1973 ottiene il riconoscimento ufficiale dall'Asi, all'epoca presieduto dal conte Giovanni Caproni di Taliedo. Oggi il sodalizio conta oltre 2600 soci.



VARANO DE' MELEGARI (PR) L'ASIMOTOSHOW FA DODICI

Si è conclusa con una spettacolare Parata dei Campioni la 12ª edizione di Asimotoshow, raduno internazionale di moto d'epoca svoltosi dal 10 al 12 maggio all'autodromo di Varano de' Melegari (PR). La giornata clou è stata quella di domenica, quando - in 15 batterie distinte - si sono presentate in pista oltre 600 moto. Tra le chicche presenti spiccavano le trenta motociclette francesi del gruppo dell'Amicale Spirit of Speed e quelle del team austriaco Stephan Friedl, della Collezione Tomos e le trenta Harley Davidson, giunte in occasione dei 110 anni del marchio di Milwaukee. Moltissimi poi gli assi delle due ruote presenti.

RUOTECLASSICHE

MOTOCCLASSICHE

GARECLASSICHE

Periodico mensile giugno 2013

DIRETTORE RESPONSABILE	Raffaele Laurenzi
ART DIRECTOR	Stefano Tosi
REDAZIONE	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (caposervizio) Fabrizio Greggio (caposervizio) Dario Tonani
IMPAGINAZIONE	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE	Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE HANNO COLLABORATO	Federico Robutti Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Daniele Buzzonei, Adriano Cimarosti, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Giuseppe Goffo, Luciano Greggio, Antonello Jelitto, Michele Marchianò, Paolo Mazzetti, Marco Niero, Maurizio Schifano, SignAgency, Giuseppe Valerio
FOTOGRAFIE	Alfredo Albertini, Alfa Romeo Automobilitismo Storico, Archivio Museo Scooter&Lambretta, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Dino Banasei, Giuseppe Barone, Alessandro Barteletti, Massimo Carpeggiani, Roberto Carrer, Collezione Maniago, Massimo Delbò, René Photo, Simone Romeo, Maurizio Schifano, Daniele Tenconi Copertina: Simone Romeo, Fotolia.com
DISEGNI	Giorgio Alisi, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti
	In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

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

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

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

PUBBLICITÀ

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

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino tel. 011 3997851 fax 011 3997714. **Liguria:** Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16138 Genova mail monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappardi Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a - 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) - 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7458932. **Lazio e Campania:** Interspai, via Lorenzo Valla, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.
Sardegna: Giampiero Apeudu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 8247 2253

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

ABBONAMENTI ITALIA
Numero Verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
fax 02 57318421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
- as. segno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA - versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
E-mail: subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA
tel. 02 57318431 - fax 02 57318421
E-mail: uf.vendite@edidomus.it
Un numero: € 5,20. - Fascicoli arretrati: € 7,50.
Modalità di pagamento:
- contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
- versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580
E-mail: sales@edidomus.it

Back issues: € 7,50 (postal changes not included).
Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.
Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabiliedati@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione SO.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettole, 18 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 860301 - telefax 02 86030320.

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

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



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



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

PARTI CON LE EMOZIONI

PARTECIPA AL CONCORSO "VINCI IL TUO SOGNO"

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

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



Peugeot 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.



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.



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

PURESPORT
Driving Experience.

I corsi di pilotaggio sono organizzati da PURESPORT Driving Experience



FERRARI "400 SUPERAMERICA"



CARROZZERIA PER DUE

Sul numero di aprile è riportato che Gianni Agnelli non ha mai avuto una Maserati. In effetti, una l'ha avuta: la "5000 GT" carrozzata da Pininfarina nel 1961, praticamente identica alla Ferrari "Superamerica" del 1959.

Leonardo Fioravanti

Ringraziamo l'ingegner Fioravanti, designer, fondatore e amministratore delegato della Fioravanti srl di Moncalieri (Torino), per la precisazione. In realtà, la vettura alla quale l'ingegnere si riferisce non presenta stemmi o loghi che la possono identificare, almeno esteticamente, come una Maserati. La storia delle due vetture simili è comunque singolare e merita di essere raccontata. Nel 1959, al Salone di Torino, lo stand di Pinin Farina espone la Ferrari "400 Superamerica" telaio n. 1517SA destinata a Gianni Agnelli, una coupé di colore argento dalla linea squadrata decisamente estranea alla tradizione stilistica delle vetture con il marchio del Cavallino. Il motore è il classico 12 cilindri a V di 60° di 3967 cm³ da 340 CV. Il frontale è caratterizzato da due prese d'aria sotto ai fendinebbia e da un'enorme griglia radiatore. Nel 1960, prima della consegna, le prime vengono eliminate e la seconda ridotta in altezza, mentre il paraurti anteriore diventa un'unica lama. Nel febbraio del 1961 la Pininfarina allestisce una seconda auto con questa stessa linea e nello stesso colore, sempre su richiesta dell'avvocato Agnelli. La vettura è contraddistinta dal telaio Maserati n. 103.008 ed è equipaggiata con il motore V8 di 90° di 4937 cm³ da 325 CV della "5000 GT". Questo esemplare è immatricolato inizialmente con targa provvisoria 03880 L4, poi con targa TO 333333 ed è intestato alle Officine Riv di Villarperosa (Torino). Resta inspiegabile il fatto che Gianni Agnelli abbia voluto due automobili praticamente identiche, anche se con meccaniche completamente differenti, a distanza di meno di un anno. Interessante, infine, segnalare che sia la

MASERATI "5000 GT"



Ferrari "400 Superamerica" sia la Maserati "5000 GT" di Pininfarina siano ancora in circolazione e che si trovino in perfetto stato, come dimostra la loro esibizione a mostre e concorsi di eleganza avvenuta negli ultimi tempi. La Ferrari risulta targata California 59400SA, mentre la Maserati, al momento dell'ultima esposizione in pubblico, non presentava targhe.

Firmate Pininfarina

In alto. La Ferrari "400 SA" telaio 1517 al Salone di Torino del 1959 (sopra) e in occasione di un'esposizione (sotto).

A sinistra. La Maserati "5000 GT" del 1961 in una foto d'epoca (sopra) e a un concorso d'eleganza (a fianco). Si noti l'assenza di loghi.

FIAT "MARATEA"

GIARDINETTA DA 2500 EURO

Ho l'opportunità di acquistare una Fiat "131 Maratea 2000 Station Wagon" in ottimo stato e con 58.000 km. Quanto vale?"

Alessio Boni

Nell'estate del 1983, per rivitalizzare le vendite della "131 Supermirafiori", modello ormai a fine carriera, la Fiat allestì una serie speciale di 1500 esemplari della versione "Super Panorama", chiamandola "Maratea". Due le motorizzazioni, "2000" bialbero a benzina da 113 CV DIN e "2500" a gasolio da 72 CV DIN, entrambe con cambio a cinque marce. Dal punto di vista estetico questo modello si riconosceva a prima vista per la mascherina con quattro proiettori circolari e il nuovo marchio Fiat a cinque barrette centrali, per il portapacchi cromato sul tetto e per i cerchi in lega. La carrozzeria era di colore grigio metallizzato sulla "2000" e di colore azzurro metallizzato per la "2500". Molto ricca la dotazione di serie, che comprendeva sedile posteriore sdoppiato, rivestimenti pied de poule, alzacristalli elettrici, servosterzo, chiusura centralizzata, tergilavalunotto e lunotto termico. Sulla parte posteriore delle fiancate compariva infine, su entrambi i lati, la scritta "Maratea". Il suo prezzo di listino nel 1983 era di 15.289.000 lire (benzina) e di 16.669.000 lire (diesel), rispettivamente 564.000 lire e 570.000 lire più delle corrispondenti versioni di serie. Per quanto riguarda il suo valore attuale, considerando le eccellenti condizioni dell'esemplare che le è stato proposto, riteniamo che sia compreso tra i 2000 e i 2500 euro.



Era tutto di serie

Sopra. Su questa versione speciale, prodotta in 1500 pezzi, il portapacchi era di serie.

In alto. Sulla mascherina spiccano le cinque barrette cromate.

PORSCHE "911"

TRE STEMMI IN 45 ANNI

In riferimento all'articolo sulla Porsche "911 S 2.4" pubblicato sul numero di aprile, vi faccio notare che lo stemma fotografato a pag. 105 non è quello originale.

Carlo Vernaschi

Effettivamente lo stemma montato sul cofano anteriore della vettura protagonista del servizio, costruita nel 1972, è del tipo adottato da settembre del 1973 fino all'agosto del 1994 e, di conseguenza, non è giusto per questo esemplare. La "911" dell'articolo avrebbe invece dovuto avere lo stesso tipo montato già sulla prima serie del 1963 e applicato fino all'agosto di dieci anni dopo. Esso si distingue per gli inserti smaltati di una tonalità tendente all'arancio e per l'assenza di bombatura. Lo stemma successivo (utilizzato come detto dal 9/1973) ha invece inserti rosso rubino e presenta una lieve bombatura. Dall'autunno del 1994 e fino al 2008 (l'attuale è lievemente diverso) venne adottato un terzo stemma con la scritta "Porsche" in nero, caratteri leggermente diversi e cavallino rampante di forma un po' differente. Questo per quanto riguarda gli stemmi originali. Occorre tener conto tuttavia che alcune vetture restaurate recentemente montano pezzi replicati che possono presentare differenze anche marcate nei colori e nella grafica. In caso di sostituzione o di mancanza è sempre consigliabile rivolgersi alla Casa madre, che, in base al numero di telaio, è in grado di fornire il corretto ricambio.



1963 - 1973

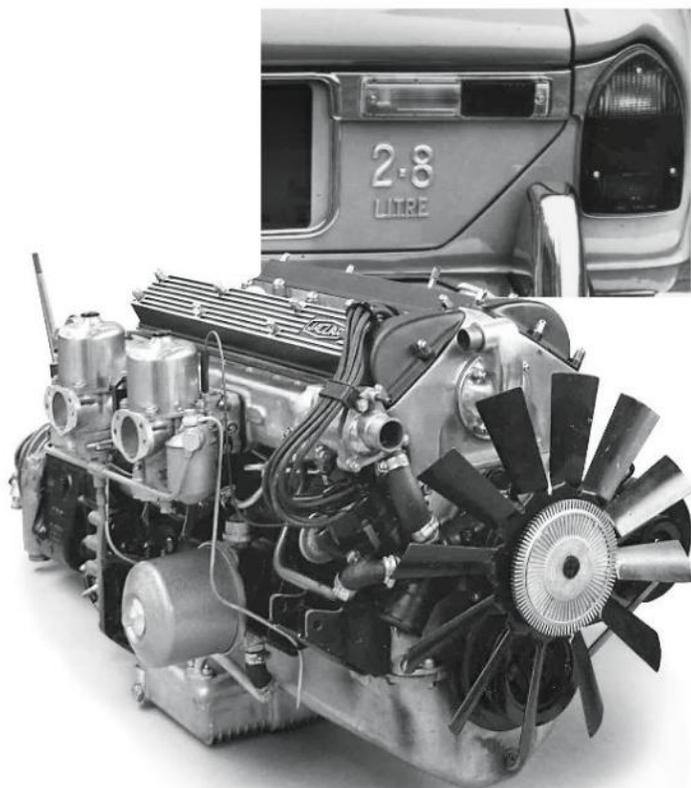


1973 - 1994



1994 - 2008





JAGUAR "XJ6 2.8"

Tradita dal **MOTORE**

Mi piace molto la Jaguar "XJ6" prima serie con motore "2800", ma ho sentito dire che ha un motore delicato.

Vincenzo Catellani

La "XJ6" venne presentata il 26 settembre del 1968 in due versioni, "2.8" e "4.2", entrambe a sei cilindri in linea. Il motore più piccolo derivava da un tre litri da corsa con due alberi a camme in testa da 300 CV, abbandonato in seguito alla decisione della Casa inglese di non partecipare più alle competizioni. La scelta di mettere in commercio un modello di cilindrata relativamente ridotta era dovuta al fatto che in Europa le auto di grossa cilindrata erano penalizzate nel bollo e nell'assicurazione. Con 183 CV SAE a 6000 giri/min., una coppia di 25,2 kgm SAE a 3750 giri/min e una velocità di 187 km/h, la "XJ6 2.8" era sufficientemente brillante e avrebbe avuto più successo se il suo motore non fosse stato affetto da forature del cielo dei pistoni, dovute all'autoaccensione dei depositi carboniosi. Dal giugno del 1970 (motore 7G.8849) il problema fu risolto, ma l'immagine della vettura era compromessa. L'ultima "2.8" lasciò la catena di montaggio nel maggio del 1973.



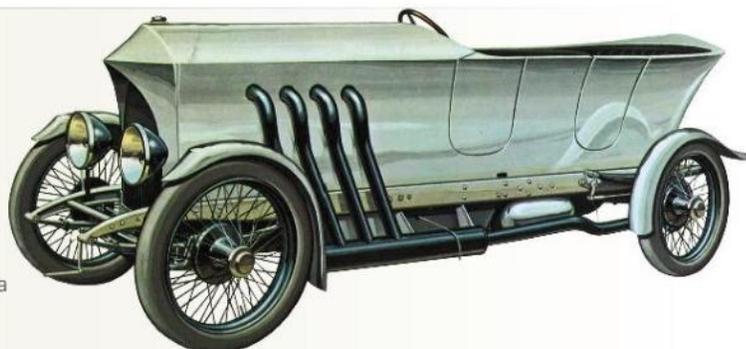
AUSTRO DAIMLER

LE CORSE DEL PRINCIPE

Com'era fatta la "Prinz Heinrich" da competizione?

Mauro Rana

Costruita dalla Austro Daimler, la fabbrica austriaca della Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstat (Germania), la "Prinz Heinrich" era una serie di modelli da competizione nati per partecipare alle gare patrocinate dal principe Heinrich di Prussia. La prima edizione della corsa (1909), una gara di regolarità sulle Alpi alla quale parteciparono tre esemplari di Austro Daimler progettati da Ferdinand Porsche (che ne guidò una personalmente) fu un insuccesso. La squadra di piloti, composta oltre che dal già citato Porsche anche da Fischer e Schönfeld, vinse invece con largo margine l'edizione del 1910



contribuendo in modo determinante al successo commerciale di questo modello, da cui derivarono versioni di serie dalle caratteristiche prevalentemente sportive. Nel disegno lo speciale esemplare costruito appositamente per il principe Elia di Parma nel 1914: il motore aveva una cilindrata di 5,7 litri e la velocità era di 140 km/h.

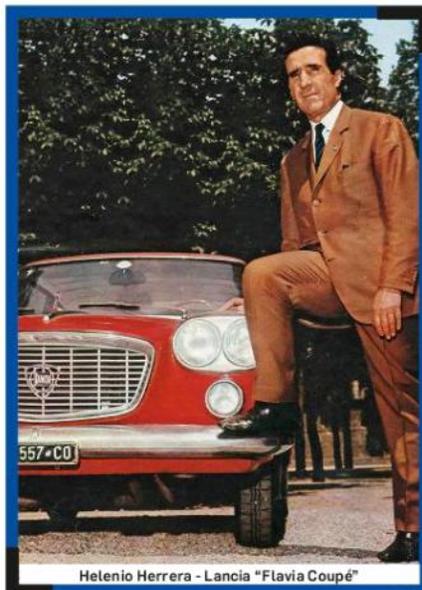
L'INTER E LE SUE AUTOMOBILI

I CAMPIONI GUIDAVANO ITALIANO

I calciatori di oggi viaggiano su costose supercar o potenti Suv. Una volta, se ben ricordo, si accontentavano di molto meno...

Bruno Breda

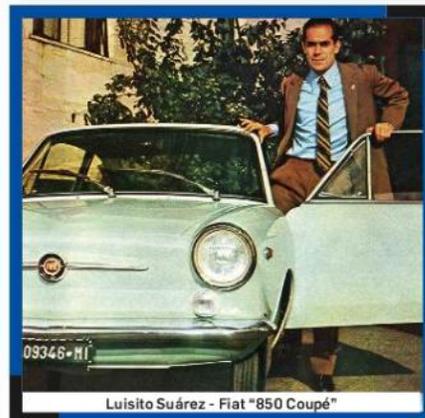
Anche se i calciatori di una cinquantina di anni fa se la passavano bene, non si può certo affermare che guadagnassero, con le dovute proporzioni, le cifre dei loro "colleghi" di oggi. Per quanto riguarda i loro gusti automobilistici, nel nostro archivio abbiamo ritrovato alcune fotografie relative a un servizio pubblicato da "Auto Italiana" nel luglio del 1965 dove erano illustrate le vetture possedute in quel periodo dagli appartenenti alla squadra dell'Inter. L'allenatore, il mago del calcio Helenio Herrera, prediligeva la Lancia "Flavia Coupé" ritenendola "l'auto ideale dello sportivo per la sua brillantezza". Il portiere Giuliano Sarti amava invece la guida tranquilla e aveva una Fiat "1500" berlina, mentre il capitano Armando Picchi aveva in garage una fiammante Alfa Romeo "Giulia" (come Giacinto Facchetti) dopo aver avuto una Jaguar. La prima mezzala Sandro Mazzola girava con un'Alfa "Giulia Spider" (ma aveva nostalgia della precedente Fiat "600"), mentre il "regista" Luisito Suárez aveva una Mercedes-Benz a Barcellona e una Fiat "850 Coupé" a Milano. L'ala destra Jair da Costa girava per il capoluogo lombardo con un'Innocenti "IM3" e il centrocampista Mariolino Corso con un'Alfa "Giulia Spider" dotata di hardtop. Angelo Domenghini (bomber) ammirava le Ferrari, ma aveva scelto una "Giulia Spider". Il mediano Gianfranco Bedin, infine, l'automobile non l'aveva. Tutto un altro mondo.



Helenio Herrera - Lancia "Flavia Coupé"



Sandro Mazzola - Alfa Romeo "Giulia Spider"



Luisito Suárez - Fiat "850 Coupé"



Giacinto Facchetti - Alfa Romeo "Giulia"



Armando Picchi - Alfa Romeo "Giulia"

WIFREDO (WILFREDO) RICART

DALLA SPAGNA AL SERVIZIO DELL'ALFA

Nel numero di aprile (pag. 130) avete scritto che l'ingegnere spagnolo Ricart aveva come primo nome Wilfredo, mentre quello corretto è Wifredo-Pelayo.

Francisco-Javier González Carrasco

Probabilmente, nel suo Paese d'origine, l'ingegner Ricart era noto come Wifredo-Pelayo, ma qui in Italia era chiamato comunemente Wilfredo. Sia sull'enciclopedia dell'auto "Milleruote" (Domus-De Agostini, 1975), sia sull'autorevole volume di Luigi Fusi "Tutte le

vetture Alfa Romeo dal 1910" (1965) il suo nome è sempre scritto con la "l". Nato a Barcellona nel 1897 e scomparso nel 1974, l'ingegner Ricart è ricordato soprattutto per il suo lungo periodo al Portello (1936-1945) dove progettò alcuni prototipi di vetture da corsa, come le "162" e "163" a sedici cilindri, la "512" a 12 cilindri e la "Gazzella" a sei cilindri. Direttore del Servizio studi speciali e della sovrintendenza dei Servizi di progettazione, realizzò anche motori d'aviazione, tra cui un otto cilindri a V da 1100 CV e un 28 cilindri costituito da quattro



ALFA ROMEO AUTOMOBILISMO STORICO CENTRO DOCUMENTAZIONE

gruppi stellari a sette cilindri da 2000 CV. Nella foto vediamo l'ingegner Ricart sull'Alfa Romeo "316" monoposto del 1938-39, dotata di un motore a sedici cilindri di tre litri da 440 CV.

VIALE DEL

Tramonto



Era una delle vetture più ambiziose degli Anni Ruggenti e trovava posto nei garage più esclusivi. Finché non fu travolta anch'essa dalla Grande Crisi. Non a caso fu scelta da Billy Wilder per il suo famoso film

di Luciano Greggio, foto di Roberto Carrer



F

u soltanto con la ripresa produttiva postbellica (1919-20) che alcuni costruttori europei di automobili abbandonarono le formule progettuali lungamente sviluppate sui motori a 4 cilindri - con alcune digressioni su quelli a 6 cilindri - per prendere in considerazione gli orientamenti assunti da gran parte dell'industria americana con i suoi pluricilindrici di grossa cubatura dal funzionamento dolce e silenzioso.

Appartiene alla leggenda
Pagina di fronte. William Holden e Gloria Swanson a bordo di una Isotta Fraschini nel film "Viale del Tramonto" (titolo originale "Sunset Boulevard"), girato nel 1950.

Fu questa una scelta irrinunciabile anche per l'Isotta Fraschini, che nuttiva serie ambizioni per competere sul mercato d'Oltreoceano. Prese vita così il mo-

dello a 8 cilindri in linea, impostato al gigantismo nelle dimensioni della vettura e nella cilindrata del motore (5898 cm³). Progettato da Giustino Cattaneo, questo motore apparve come un'esasperazione concettuale, in parte assolta dalle prestazioni di una vettura di oltre due tonnellate che raggiungeva i 150 km/h, sicuramente capace di assumere suprema dignità con le sue movenze maestose nella circolazione cittadina o durante le cerimonie ufficiali.

La Isotta Fraschini a 8 cilindri di ➤





venne quasi strumento di una liturgia mondana ed espressione di status-symbol assoluto. L'approccio estetico della vettura, contraddistinto dalla lunghezza insolita del cofano motore e dalla bassa linea di cintura, trovò contributo straordinario negli allestimenti raffinati ad opera dei più prestigiosi carrozzieri dell'epoca. Il masto-

dotico motore beneficiò di un aumento di cilindrata a 7370 cm³ nel 1924, quando il tipo "8" fu rimpiazzato dal tipo "8A", in grado di erogare 115 CV a soli 2200 giri/minuto.

Rispetto agli standard del tempo, tuttavia, questo motore non propose nulla di rivoluzionario. La distribuzione era a valvole in testa, comandate da aste e bilancieri, l'alimentazione era assicurata da due carburatori Zenith; l'accensione, prima a magnete, passò nel 1928 allo spinterogeno. Nel 1925 esordì il tipo "8A S" e a primavera 1927 il tipo "8A SS", entrambi di temperamento spinto, con regime di rotazione incrementato e potenza di 160 CV. La velocità arrivò a sfiorare i 160 km/h a seconda del rapporto di trasmissione. Sulla "8A SS" si adottarono pistoni ad alto (per l'epoca) rapporto di compressione (5,5:1), collettori di aspirazione esterni, valvole maggiorate e rapporti di trasmissione veloci.

L'esuberanza della meccanica della "8A SS", nonostante l'imponenza e il peso della vettura, trovò la sua consacrazione alla prima edizione della Mille Miglia del 1927, quando la possente Isotta Fraschini torpedo a passo corto del conte

Vestita su misura

Sopra. La sua raffinatezza costruttiva ha contraddistinto il vertice della produzione automobilistica negli anni Trenta. Proprio nel 1930 il prezzo di listino (solo autotelaio) di una tipo "8A S" era di 135.000 lire, più del doppio di quanto costava il telaio della contemporanea Lancia "Dilambda" con motore V8 di 4 litri.

Restauro al top

A sinistra. La perizia profusa in origine dagli specialisti della carrozzeria Castagna figura riabilitata nel minuzioso restauro della vettura. Il pannello centrale del cruscotto comprende, oltre al quadro di accensione, il termometro acqua, l'indicatore livello carburante, il manometro olio, il tachimetro con contamiglia totale e parziale, l'orologio.



Un precedente proprietario tentò per anni di portarne a termine il restauro, inutilmente. Il risultato attuale lo dobbiamo al noto collezionista Corrado Lopresto

Balocchi e profumi

A destra. La leva di comando del cambio e quella del freno a mano. Più a destra, dall'alto. Il divisorio fra il sedile anteriore e quello posteriore presenta un tavolino ribaltabile e uno stipetto di profumi; sui pannelli delle porte posteriori figurano portacenere, interruttore della plafoniera e accendisigari.





REGINE DEL PASSATO Isotta Fraschini "8A SS" 1930



Cinque auto in una
Sopra. La carrozzeria guida interna trasformabile in torpedo, secondo il brevetto Baehr, consente di abbattere la grande capote e di rimuovere i cristalli laterali con relativi montanti metallici. Ciò avviene mediante un complesso gioco di bracci articolati che permette di ottenere cinque diverse configurazioni dell'abitacolo.

Genio e raffinatezza

Sopra. I cristalli fissati su montanti cromati e ripiegabili agiscono anche da divisorio trasparente fra il divano anteriore e quello posteriore. Castagna adottò il sistema Hibbard & Darrin per il mantice della capote al fine di offrire un riparo laterale migliore di quelli convenzionali.

Aymo Maggi e di Bindo Maserati vinse nella propria classe, aggiudicandosi il sesto posto in classifica assoluta dopo 22 ore di corsa lungo 1628 chilometri di strade accidentate da Brescia fino a Roma e ritorno.

La vettura illustrata in queste pagine è la "8A SS" con telaio n° 1651, costruita nel 1930 e allestita dalla Carrozzeria Ercole Castagna di Milano con capote realizzata secondo il brevetto Hibbard & Darrin. Il mantice è ispirato all'idea del francese Gustave Baehr, che consentiva di trasformare una guida interna in Coupé d'Orsay o in una torpedo mediante l'inserimento dei cristalli laterali in apposite sedi nelle fiancate della vettura e tramite un complicato gioco di montanti me-

tallici articolati per mezzo di cerniere e incastri. La macchina fu venduta in America dall'importatore dell'Isotta Fraschini - Veniero D'Annunzio, figlio del poeta - ad una nobile famiglia toscana, che la cedette al suo avvocato, Sam Rubin, in pagamento di una parcella in concomitanza con la disastrosa crisi economico-finanziaria che travolse milioni di famiglie dopo il crollo di Wall Street nell'ottobre 1929.

La vettura andò in eredità al nipote Mickey Miller, un giovane mago che la pose in vendita per 700 dollari l'8 febbraio del 1959 attraverso un annuncio sul "New York Times" alla sezione "Antique and Classic Cars". Fu acquistata da Mr. Thunelius George di New York, il quale si ci- ➤

QUANDO LA "ROYALE" LE CEDETTE IL POSTO

La Isotta Fraschini "8A SS" di Corrado Lopresto ha riscosso grande successo nel 2007 al museo francese di Mulhouse, quando le venne riservato l'onore della speciale pedana solitamente destinata alla Bugatti "Royale" (foto a lato). In quell'occasione, l'Isotta Fraschini di Lopresto si è aggiudicata il premio Best in Show alla tradizionale Grande Parata dei Musei.



Importata in Usa dal figlio di Gabriele D'Annunzio, venne poi acquistata da una nobile famiglia toscana che a sua volta dovette cederla al proprio avvocato in saldo di una parcella. Erano gli anni della Grande Crisi che fece crollare Wall Street



Fanali o gioielli?

Sopra. Nel frontale spiccano i grandi fari Grebel di costruzione francese, che appaiono ancora oggi di pregiata fattura. Si compongono di corona esterna con cristallo incurvato, anello intermedio, parabola nichelata con portalamпада integrato.



Tipico di Castagna l'accostamento "tinta su tinta": più chiara nella parte inferiore della carrozzeria, più scura in quella superiore

mentò per molti anni in una complessa quanto vana opera di restauro. Un impegno che è stato poi assunto dal noto collezionista Corrado Lopresto, che importò nel 2000 la vettura, smontata in tutti i suoi componenti.

Tornata pochi anni fa alle sue splendide caratteristiche d'origine, la "8A SS" carrozzata Castagna ha partecipato nel 2006 al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, dove ha conquistato il titolo Best in Show e la Coppa d'Oro Referendum, e nel 2007 al concorso di Ludwigsburg, in Germania, dove si è aggiudicata il primo premio di classe e il premio Breitling. Sempre in Germa-

nia, a Baden Baden, ha ricevuto il primo premio di classe e il Best in Show, riconoscimenti che le sono stati attribuiti anche al Gran Premio dei Musei di Mulhouse, (Francia), nonché al concorso d'eleganza di Spa-Francorchamps (Belgio). Ha partecipato ancora, nel 2010, ai concorsi di Kuwait City e di Firenze.

La "8A" ebbe vita splendida quanto effimera. Come altre vetture di questa classe, divenne rapidamente "eccessiva", espressione di un anacronistico concetto di automobile celebrativa e poco funzionale. Uscì di scena nel 1932, per le disavventure di bilancio che colpirono la fabbrica milanese, incapace di cogliere per tempo i segnali di una società che stava cambiando. **R**



CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 8 cilindri in linea
Alesaggio 95 mm - Corsa 130 mm
Cilindrata 7370 cm³
Rapporto di compressione 5,5:1
Potenza max. 160 CV a 2400 giri/min
Valvole in testa, aste e bilancieri
Due carburatori Zenith
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata
Raffreddamento ad acqua.

Trasmissione Trazione posteriore
Frizione multidisco a secco
Cambio a 3 marce + RM
Leva di comando centrale
Pneumatici 895x150.

Corpo vettura Berlina-torpedo 4 porte, 4-5 posti
Telaio a longheroni e traverse in acciaio
Sospensioni ad assali rigido,
balestre semielittiche
Ammortizzatori a leva
Freni meccanici a tamburo sulle 4 ruote
con servofreno
Serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso Passo 3700 mm
Carreggiata ant./post. 1410/1410 mm
Lunghezza 5560 mm
Larghezza 1850 mm
Altezza 1870 mm
Peso a vuoto (solo autotelaio) 1500 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h.

Compito dell'autista

Sotto. L'ampia dotazione degli utensili di bordo è contenuta nello specifico alloggiamento montato sulla pedana di destra, sotto la soglia della porta anteriore. Il grande baule in coda (foto grande) può essere asportato.



Motore ambizioso

Sopra. L'8 cilindri in linea di 7,4 litri a valvole in testa con aste e bilancieri contava su un monoblocco imponente e su un albero a gomiti con nove supporti di banco. La "8A", con i modelli derivati, fu costruita fino al 1932 in circa 950 esemplari, disponibili sia con passo corto (3400 mm) sia con passo normale (3700-3710 mm).



Il codice del tempo

Sopra. L'accensione del grande fanale di stop, montato in origine sul parafrangente posteriore sinistro, è progressiva in base alla pressione esercitata sul pedale da parte dell'autista. La luce si accende anche agendo sul freno a mano.



È VIETATO ANNOIARSI



Dagli Appennini al mare, in 630 km, gli equipaggi hanno incontrato neve, ombrelloni, un circuito e 70 prove a cronometro. La Fiat "Balilla Sport" di Vesco mette in riga Porsche e Jaguar. È il trionfo del fioretto sulla spada

di Marco Niero, foto di René Photo

La prima novità del "Terre di Canossa" 2013, succoso antipasto della Mille Miglia disputatosi dal 18 al 21 aprile, è stata la partenza: non più da Reggio Emilia ma dal centro di Salsomaggiore Terme.

Settanta le prove speciali allestite lungo i 630 chilometri del percorso, complessivamente abbastanza difficile, ma soprattutto variegato: dai tornanti dei passi appenninici ancora circondati da muri di neve alle splendide spiagge della Versilia già attrezzate per la stagione estiva.

Ai numerosi equipaggi stranieri provenienti da ogni parte d'Europa, con la consueta nutritissima "legione russa", si sono aggiunti quelli provenienti da più lontano: soprattutto Argentina,

Giappone e Australia. E proprio argentini e australiani, abituati a spazi sconfinati, non riuscivano a capacitarsi di come, in Italia, sia possibile passare, in meno di un pieno di serbatoio, dalle pareti innevate agli ombrelloni da spiaggia. Il tutto sfilando lungo panorami incantevoli, dove ogni campanile ha una sua storia da raccontare, ogni trattoria emana profumi antichi.

Uno dei segreti del "Terre di Canossa" è proprio questo: saper esaltare le eccellenze della nostra penisola come pochissime altre manifestazioni motoristiche sanno fare. E ogni anno, per giunta, con percorsi diversi.

La prima tappa, dopo la presentazione delle auto da parte di Savina Confaloni, ha risalito >

Equipaggi da mezza Europa

Sopra. Giordano Mozzi e Stefania Biacca, su Alfa Romeo "6C 1500 GS Testa Fissa" Zagato.

Sotto. Garat Augustin Sabatié e Alain Cepparo, su Jaguar "XK 120 Roadster" (1951).

Nell'altra pagina. Mikhail Tyurin ed Elena Tyurina (Jaguar "E Type" del 1970) sul Ponte di Calatrava, alle porte di Reggio Emilia.





Un "cinque" vincente

A destra. I vincitori Andrea Vesco e Manuela Tanghetti, su Fiat "508 S" n. 5 (1934) in piazza Duomo a Pietrasanta.

Più a destra. Alessandro Gamberini e Leonardo Fabbri, su Alfa Romeo "6C 1750 Gran Sport" (1930) sotto la Pietra di Bismantova (RE).



Il via dalle terme

Sotto. I giapponesi Yukinobu Sato e Akira Okubo, su Alfa Romeo "6C 1750 SS" (1929), alla partenza davanti alle Terme di Salsomaggiore; quest'anno il via non è stato da Reggio Emilia, come lo scorso anno.

gli Appennini fino a Lingonchio, splendido paesino in cui era previsto il primo punto di ristoro - "Il rifugio dell'Aquila" - dove gli equipaggi hanno potuto godere di una vista mozzafiato oltre che delle prelibatezze culinarie del luogo. Nel pomeriggio la carovana ha affrontato il Passo di Pradarena, test abbastanza impegnativo soprattutto per le vetture più datate; immediatamente dopo è scesa verso la verde Garfagnana e la splendida spiaggia di Forte dei Marmi, per una serata di relax al famoso locale "La Capannina". E al "Forte" molti equipaggi russi si sono sentiti più a casa di tanti italiani, segno evidente di quanto siano cambiati questi luoghi da un po' di tempo a questa parte: da lo-

calità di villeggiatura per il classico "Cumenda" in Ferrari a luogo di svago e di eccessi per russi in Bentley.

La seconda tappa si è dipanata su scenari completamente diversi: dapprima con il transito della carovana sotto le suggestive mura di Lucca e a seguire con le prove cronometrate presso i Cantieri Benetti di Livorno, orgoglio della cantieristica da diporto italiana.

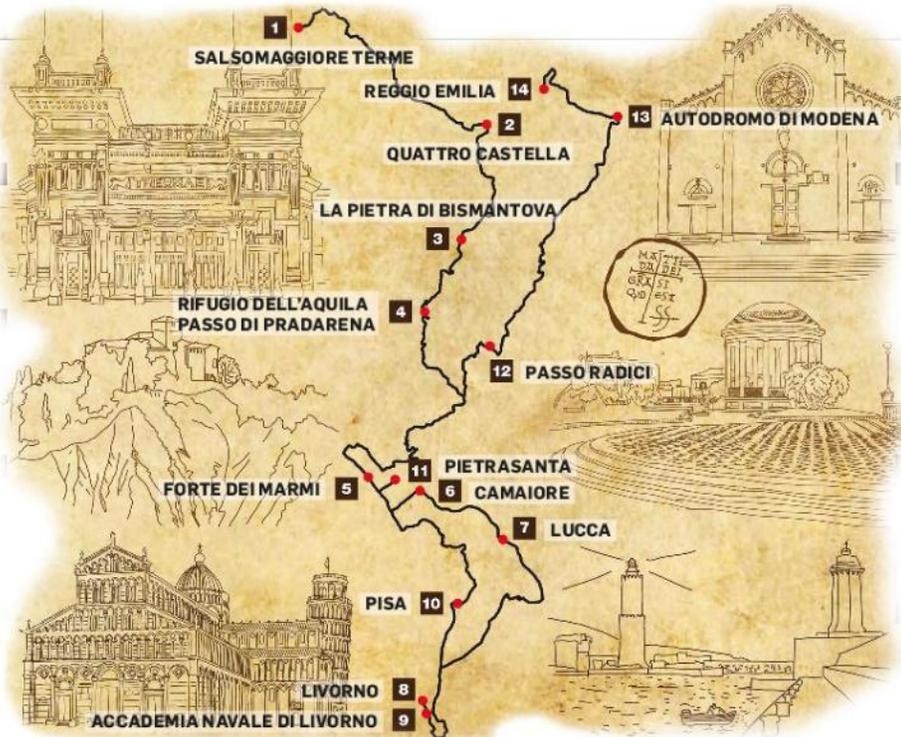
Dopo il pranzo all'Accademia Militare di Livorno c'è stato il momento clou: il passaggio in parata a Piazza dei Miracoli, a Pisa, sotto la celebre torre, in mezzo a frotte di turisti entusiasti, che hanno subito messo mano alle loro macchine fotografiche per immortalare quel suggestivo museo itinerante in uno dei panorami più belli del mondo. In serata c'è stato il classico beach party al "Bambaissa", noto stabilimento balneare dell'Augustus Resort, ex villa Agnelli.

La domenica, non senza un pizzico di tristezza, gli equipaggi hanno preso la via del ritorno verso Reggio. Sono quindi risaliti sugli Appennini per valicare il Passo delle Radici e ridiscendere giù fino a Modena, per una sessione di prove speciali in circuito. Nel tratto conclusivo, sul Ponte di Calatrava, ormai a pochi chilometri da Reggio Emilia, si sono disputate le ultime sfide col cronometro. Domenica, nella Sala Tricolore di Reggio,



DUE UOMINI E UNO YORKSHIRE

L'equipaggio di Ruoteclassiche, su Alfa Romeo "Giulia Spider" prototipo del 1963 (foto sotto), era composto da un singolare terzetto: Corrado Lopresto al volante, Marco Niero in qualità di navigatore e Gigi, il simpatico cagnolino di Lopresto, uno Yorkshire. La "Giulia Spider" prototipo avrebbe potuto affiancare la fortunata "Duetto": deriva dalla "Giulia Sprint GT" di Bertone (disegnata da Giugiaro), reinterpretata dal Centro Stile Alfa Romeo e con passo ridotto. Rispetto alla "Duetto", questa vettura è meno sportiva ma più confortevole, con seduta più alta e sedili più imbottiti. Quale avrebbe dovuto produrre l'Alfa Romeo? Che diamine: entrambe! Chissà come sarebbe andata se anziché puntare sulla "GTC" di Touring, avesse inserito nella propria gamma sia la sportiva "Duetto" sia questa più borghese "Spider"...



sono andate in scena le premiazioni: hanno vinto Andrea Vesco e Manuela Tanghetti su Fiat "508 Sport" del 1934, davanti, rispettivamente, a Margiotta-Perno su Porsche "911" e Fontanella-Covelli su Ford "B18 V8 Roadster" del 1933. La speciale classifica riservata alle Ferrari e Maserati "moderne" è stata appannaggio di Verghini-Fuso su Ferrari "512 TR". La coppa delle dame è andata a Bazhenina-Dubinina su una vettura per molti (troppi) anni considerata un'inutile replica, oggi invece costantemente presente nelle principali manifestazioni, segno inequivocabile della lungimiranza di chi l'aveva fortemente voluta, l'editore e direttore di Quattroruote Gianni Mazzocchi: Alfa Romeo "Gran Sport Quattroruote" Zagato.

E il piccolo Gigi fa il vanesio...

Sotto, Corrado Lopresto con Gigi, il suo Yorkshire. In basso, da sinistra, Marzio Villa e Maria Cristina Abello (Alfa Romeo "Giulietta Sprint Veloce", 1956); Antonio e Stellario Verzera (Ferrari "365 GT 2+2", 1968).



LA CAPITOLAZIONE DI ARESE

testo e foto di **Alessandro Bartoletti**

Biscione arrugginito

Pagina di fronte. L'ultimo stemma rimasto: si trova presso la Portineria Est, chiusa l'anno scorso. In primo piano, il monumento "Luomo libero" realizzato nel 1978 dallo scultore Mario Robaudi (1933-2010) saldando centinaia di paraurti della "Giulia". È alto 15 metri.

Sotto. Abbiamo visitato l'area a bordo di un'auto qui prodotta nel '74: l'"Alfetta" prima serie del lettore Claudio Giudice, che ringraziamo della collaborazione assieme a Patrizio Conti, direttore tecnico e commerciale della Ecopower Ambrosiana che ci ha fatto da guida.

Un'insegna scolorita e arrugginita, ruspe e "sciacalli" in cerca di rame. È ciò che rimane dell'Alfa Romeo di Arese, dopo che l'attività industriale è stata abbandonata (2005) e il centro stile assorbito da quello della Fiat a Torino (2009). Il 30 aprile è stata definitivamente staccata la rete elettrica che alimentava gli ultimi fabbricati originali, dove era ubicato il reparto meccanica, per consentire alle pale meccaniche di aggredire anche quelli in vista della riqualificazione dell'area. Proprio da qui, il famoso Padiglione 28, dove si è prodotto l'ultimo motore Alfa Romeo, il V6 di Busso, ha avuto inizio il nostro reportage fotografico, in cerca delle ultime tracce degli uomini che qui hanno lavorato e dei reperti delle attività industriali che qui si sono svolte per più di quarant'anni. "È finita 12-6-2009" qualcuno ha "inciso" con lo spray su una parete del centro stile: segno di una rassegnazione dolorosa e dell'amara consapevolezza che una bella storia stava chiudendosi per sempre. Milano ha perso la "sua" Alfa Romeo.





**TRA GLI ANNI 70 E 80,
QUANDO SI
LAVORAVA A PIENO
REGIME,
I DIPENDENTI ERANO
QUASI 25.000**



Fine del primo turno

Alle ore 15 finiva il primo turno. Un fiume di operai si riversava lungo i viali sotto le "spine" per raggiungere le portinerie, creando autentici ingorghi.



Grande come una città

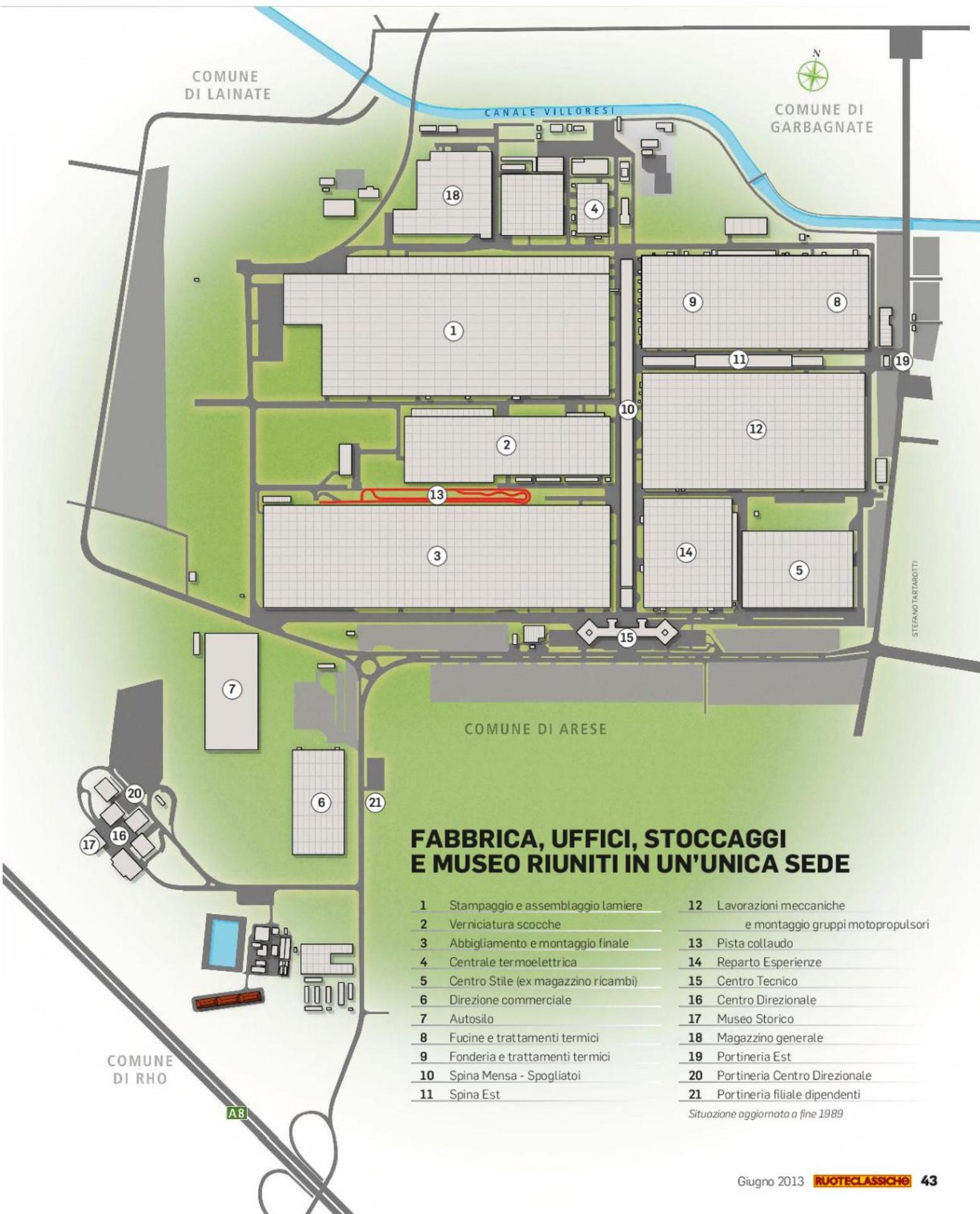
Lo stabilimento nel suo momento di massimo sviluppo occupava un'area di 2,4 milioni di metri quadri. In primo piano l'edificio del museo.



Lungo le "spine" dorsali

Sopra. Tra i capannoni si diramano le "spine", edifici lunghi e stretti adibiti a ristorazione, servizi (spogliatoi, infermeria) e presidio antincendio. Corridoi aerei univano i vari reparti. A destra. Il locale cucina all'interno della cosiddetta "Spina Mensa". Più a destra. Qua e là trovi tracce e testimonianze degli ultimi "abitatori".





FABBRICA, UFFICI, STOCCAGGI E MUSEO RIUNITI IN UN'UNICA SEDE

- | | | | |
|----|-------------------------------------|----|--|
| 1 | Stampaggio e assemblaggio lamiera | 12 | Lavorazioni meccaniche e montaggio gruppi motopropulsori |
| 2 | Verniciatura scocche | 13 | Pista collaudo |
| 3 | Abbigliamento e montaggio finale | 14 | Reparto Esperienze |
| 4 | Centrale termoelettrica | 15 | Centro Tecnico |
| 5 | Centro Stile (ex magazzino ricambi) | 16 | Centro Direzionale |
| 6 | Direzione commerciale | 17 | Museo Storico |
| 7 | Autosilo | 18 | Magazzino generale |
| 8 | Fucine e trattamenti termici | 19 | Portineria Est |
| 9 | Fonderia e trattamenti termici | 20 | Portineria Centro Direzionale |
| 10 | Spina Mensa - Spogliatoi | 21 | Portineria filiale dipendenti |
| 11 | Spina Est | | |

Situazione aggiornata a fine 1989

LURAGHI VOLLE CONCENTRARE QUI TUTTE LE ATTIVITÀ: UNA STRATEGIA CHE CARATTERIZZÒ IL PRODOTTO



Verso la via del colore

Le scocche assemblate e finite venivano preparate per il reparto verniciatura dove avrebbero attraversato sette stadi adibiti ognuno a un trattamento specifico.



L'installazione della meccanica

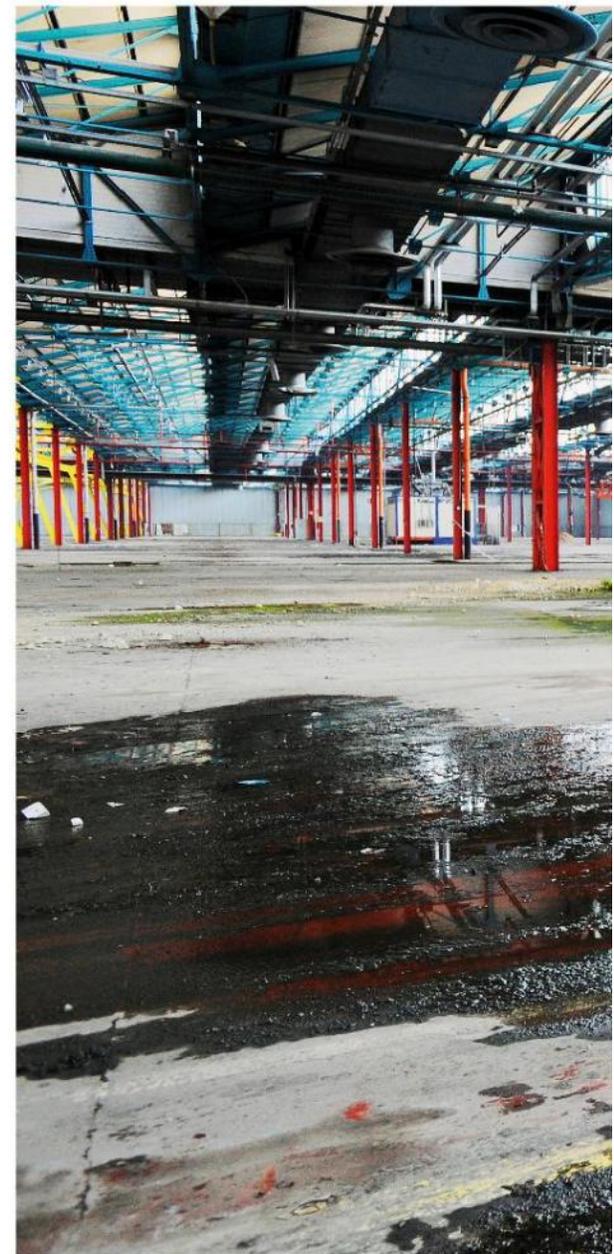
Abbigliate di tutti gli accessori, le vetture erano pronte per accogliere la meccanica, la cui produzione, nei primi anni di Arese, si svolgeva ancora al Portello.



Fine 2005, si spengono i motori

Sopra. Il Padiglione 28 dedicato alla meccanica: qui venivano costruiti e messi al banco i motori. L'attività è cessata nel 2005 quando è stata interrotta la produzione del glorioso V6, progettato da Giuseppe Busso, nella sua ultima evoluzione di 3,2 litri.

A destra. I capannoni fucina e fonderia dove avveniva la lavorazione dei metalli.



Spazi per lo stoccaggio

A destra. Il piazzale del silos è gestito da una società privata che nel 2011 l'ha ricondizionato per lo stoccaggio (3000 posti) di vetture aziendali "chilometri zero" e nuove anche per conto di Case e concessionari. Il silos, bonificato dall'amianto, è al momento in disuso; lì sorgeranno i parcheggi per l'Expo 2015.

Più a destra. L'area nata dalla divisione del Padiglione 28 negli anni 90 era adibita al completamento delle vetture Vamia, ossia le Fiat a minor impatto ambientale, e all'assemblaggio delle "GTV", ultime Alfa Romeo "made in Arese".





Collaudo sui rulli

Il collaudo si svolgeva su una serie di banchi a rulli che permettevano di simulare le varie manovre portando la vettura a una velocità di 100 km all'ora.



Il battesimo della strada

Ogni giorno esemplari dei vari modelli venivano testati sulla pista interna allo stabilimento: due rettilinei e quattro curve a corto raggio per un totale di 1,7 km.



Pronte per la consegna

Il silos a cinque piani e il piazzale circostante ospitavano le vetture finite che da quest'area, servita anche da un raccordo ferroviario, partivano verso la rete di vendita.



IL CENTRO STILE ERA VICINO AL MUSEO: UNA CIRCOSTANZA CHE INFLUENZÒ I GIOVANI DESIGNER



De Silva è passato da qui

L'ingresso del centro stile. Attivo al Portello dagli anni Cinquanta, fu trasferito ad Arese alla fine del 1989. Qui furono concepiti i modelli "156" e "147".



Al riparo da sguardi indiscreti

Come manichini in un atelier, i prototipi venivano sottoposti a prove di abbigliamento e cromatiche. Nulla doveva trapelare all'esterno.



I fantasmi dei prototipi

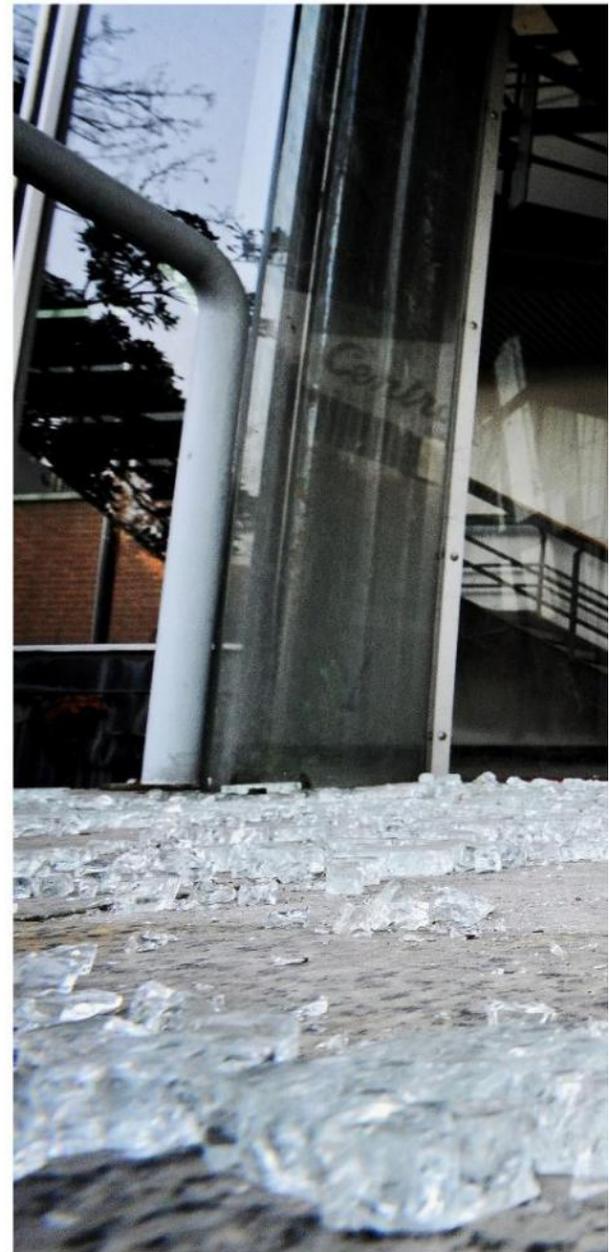
Sopra. Ciò che resta della sala presentazioni. Il "cratere" circolare ospitava la pedana girevole. Sulla parete di sinistra s'intravede ancora la scritta "Centro Stile". A destra. Gli uffici del reparto sono stati devastati dai saccheggiatori di rame, che ancora oggi operano indisturbati in tutto l'ex stabilimento.



I sogni muoiono all'alba

A destra. Il graffito d'addio di un dipendente (si firma con una sigla: A.L.) ha datato l'ultimo giorno di attività del centro stile prima del trasferimento a Torino.

Più a destra. I ladri di rame hanno mandato in frantumi le vetrate dell'atrio. Qui venivano esposti i prototipi e i modelli già deliberati.





Una squadra affiatata

Al centro stile erano in 45, età media trent'anni. Solo i giovani sapevano sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi informatici Cad e Cas.



Spazio alla creatività

Il centro si estendeva su 6400 m², di cui 3500 occupati dai reparti operativi, 800 dagli uffici (nella foto), 500 dalla sala presentazioni. Altri 1500 m² erano esterni.



Modelli sul palcoscenico

La sala presentazioni, dotata di pedana girevole e di uno speciale impianto di illuminazione, esaltava ogni dettaglio della linea e permetteva le riprese fotografiche.



VERSO L'EXPO 2015

CASE E IPERMERCATO

E domani? Che destino attende Arese? La parte più a Nord, dove sorgevano i reparti stampaggio e assemblaggio lamiera, è stata già da anni ricondizionata per nuove attività industriali e logistiche (smaltimento rifiuti, collaudi Pirelli e altro). Sulle aree degli ex reparti carrozzeria, dove sono già in azione le ruspe (foto in basso), e della meccanica, ancora in piedi, è previsto un insediamento a destinazione mista di carattere residenziale, commerciale e industriale; in quella dell'autosilo sorgeranno ampi parcheggi in vista dell'Expo 2015. Previsto anche il recupero e l'ampliamento della pista interna allo stabilimento con la realizzazione di un impianto dedicato. Il progetto è regolato dall'Accordo di Programma firmato da Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni della zona e il Gruppo Finiper dell'imprenditore Marco Brunelli, che ha rilevato l'ex impianto industriale. Brunelli, 86 anni, opera da anni nel settore della grande distribuzione: combinazione, a suo tempo acquistò anche l'area del Portello, dove nel 2004 ha inaugurato uno dei suoi centri commerciali. Al Gruppo Fiat rimangono ancora il Centro Direzionale, il museo e il Centro Tecnico, attivo per assistenza e finanziamenti.



Sotto tre **BANDIERE**



Kit americano, motore inglese, assemblaggio italiano (con gli adattamenti del caso). Risultato: una Sport che somiglia in modo impressionante a certe barchette Ferrari oppure Osca. È arrivata a Palermo a pezzi, chiusa in un container. In otto mesi è stata completata e restaurata

di Giuseppe Valerio, foto di Giuseppe Barone



Cipriano Barone è un geologo catanese di 72 anni, trapiantato a Siracusa, con una grande passione per le vetture d'epoca da competizione. Un paio di anni fa egli contatta un collezionista americano, proprietario di una Devin "SS" del 1962, quasi completa ma da assemblare. Una Devin, Cipriano Barone, non l'ha mai vista e neppure ne ha sentito parlare. Ma gli bastano le fotografie che gli vengono spedite dal venditore per decidere di acquistarla. Quando viene aperto il container, sbarcato nel porto di Palermo, egli trova la conferma di quanto ha intuito dalle foto: la carrozzeria sembra una barchetta italiana degli anni 50-60.

Bill Devin, detto anche l'Enzo Ferrari dell'Oklahoma, produceva negli anni Cinquanta vetture sportive che forniva ai clienti in kit da assemblare oppure, su richiesta, "montate pronto corsa". I telai e i motori erano di origine inglese, mentre la carrozzeria, realizzata in vetroresina (Devin fu tra i primi a utilizzare questo materiale per le auto da competizione), era effettivamente copiata dalle barchette italiane dell'epoca, in special modo da quelle carrozzate da Sergio Scaglietti.

Ma torniamo al momento in cui Cipriano Barone apre il container. Ciò che trova non è la Devin, ma i pezzi, neppure tutti, per assemblarla. Trova un telaio arrugginito e abitato, all'interno di uno dei longheroni, da una graziosa famigliola di topi. Trova un motore MG, ovvero il quattro cilindri in linea di 1,6 litri della "A Mk II", mancante però di diversi particolari. E trova, separata dallo chassis, la carrozzeria, anch'essa malandata.

"Ci sarà molto da lavorare" commenta Cipriano fra sé e sé, deluso della scoperta. Dopo i primi



giorni di scoramento, però, il geologo siracusano reagisce: riprende i contatti con un vecchio amico di gioventù, l'ingegner Carlo Lamattina, noto per avere realizzato alcune repliche di Stanguellini "1100 Sport", autorizzate dagli eredi. Carlo ha un passato speso in diverse importanti realtà nazionali e internazionali, tra cui l'Autodelta sotto la direzione di Carlo Chiti.

Lamattina, esaminato il caso, risponde con molta franchezza: "Costa meno rifarla ex novo partendo da un foglio bianco". "Tropo facile, troppo comodo" si oppone Cipriano. E insiste per il restauro. L'amico cede e in otto mesi la Devin "SS" viene portata nelle condizioni che vediamo nelle fotografie.

"Sono stati", spiega Lamattina, "mesi di discussioni e arrabbiate, ma alla fine anche di abbracci con Cipriano, che all'inizio non comprendeva la ▶

Dà il meglio sul misto

Sopra. Il cruscotto è stato rifatto in alluminio, con strumenti del tutto simili a quelli originali.

In alto. La velocità supera i 160 km/h, ma ciò che più colpisce di questa barchetta è la maneggevolezza sul misto, unita a un'eccellente stabilità.

Pagina accanto. Il porto di Ortigia (Siracusa) fa da sfondo alla Devin e al suo orgoglioso proprietario, Cipriano Barone. La vettura ha ottenuto il certificato di rilevanza storica dell'Asi.

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 76,2 mm - Corsa 88,9 mm Cilindrata 1622 cm ³ Potenza 91 CV DIN a 5500 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Un albero a camme laterale Due carburatori SU "H4".
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 165-15.
Corpo vettura	Sport 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sospensioni post. a ponte rigido, balestre Ammortizzatori idraulici Freni ant. a disco, post. a tamburo Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2390 mm Carreggiata ant./post. 1206/1238 mm Lungh. 4040 mm - Largh. 1470 mm Altezza 1070 mm - Peso a vuoto 914 kg.
Prestazioni	Velocità oltre 160 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9 secondi Consumo medio 9 l/100 km.



Per motore il "1600" MG

Nella foto. La vista posteriore evidenzia la cura nella realizzazione della carrozzeria in vetroresina. La pinna aerodinamica posta dietro la testa del pilota è smontabile.

A sinistra. Il quattro cilindri in linea di 1,6 litri è quello della MG "A" seconda serie del 1961-62. L'intera meccanica è stata aggiornata con pezzi acquistati nuovi.





Nel ruolo del pilota

A sinistra. Bello il volante Motolita a tre razze; al centro il marchio della MG, "donatrice" della meccanica. Sotto. Un primo piano di Cipriano Barone, 72 anni. Per essere in tema con la vettura, indossa occhiali e cuffietta in pelle bianca.



direzione che volevo prendere, a metà tra il restauro vero e proprio e la ricostruzione. Chassis e carrozzeria non erano mai stati realmente assemblati assieme; credo che provenissero da due vetture diverse. Ho ridisegnato tutto, partendo però da un elemento fondamentale, il telaio, del quale abbiamo utilizzato le parti non ammalorate e ricostruito il resto, in particolare uno dei longheroni".

Completamente rivisti e revisionati gli ammortizzatori, le sospensioni e la scatola dello sterzo. Il motore è stato abbassato e arretrato per favorire il suo alloggiamento senza modificare la linea del cofano. Ciò ha comportato anche la rivisitazione degli ingombri del cambio, dell'albero di trasmissione e del supporto del volante. Il serbatoio carburante da 50 litri è stato realizzato ex novo in lamiera inox; nuovo anche il radiatore dell'acqua.

Lamattina ha quindi disegnato e costruito dei distanziali specifici di cinque centimetri per le ruote anteriori allo scopo di allargare leggermente la carreggiata. Pinze, dischi anteriori, pompa

e tubi dei freni, pistoni e cilindri del motore, ruote a raggi e impianto elettrico sono stati invece acquistati nuovi.

La cilindrata corrisponde a quella della seconda serie della MG "A", la "Mk II" prodotta nel biennio 1961-62, che è di 1622 cm³ contro i 1580 cm³ della prima serie. La carrozzeria è stata parzialmente recuperata, stuccata e riverniciata. Le portiere sono state allineate, i cofani rifatti entrambi ed è stata modificata la presa aria di quello anterior; l'abitacolo è stato separato dal vano motore con un parafiamma in lamiera di alluminio di 1,2 mm di spessore. Il cruscotto, originariamente "afogato" nella vetroresina, è stato rifatto in alluminio con una dotazione di strumenti simili agli originali. Nuovi i sedili in pelle e la carenatura amovibile del poggiatesta del pilota.

Cipriano Barone si gode oggi la sua Devin "SS" sulle strade siciliane e partecipa a manifestazioni storiche in tutta Italia, ben sapendo che non incontrerà mai un'altra barchetta uguale alla sua. **R**

Seduti sulla pelle

Sopra. I sedili racing imbottiti sono rivestiti in pelle azzurra; le cinture di sicurezza sono omologate per la partecipazione alle gare.

Sopra, a sinistra. La livrea bianca con doppia banda azzurra è quella che utilizzavano in gara le vetture provenienti dagli Usa.

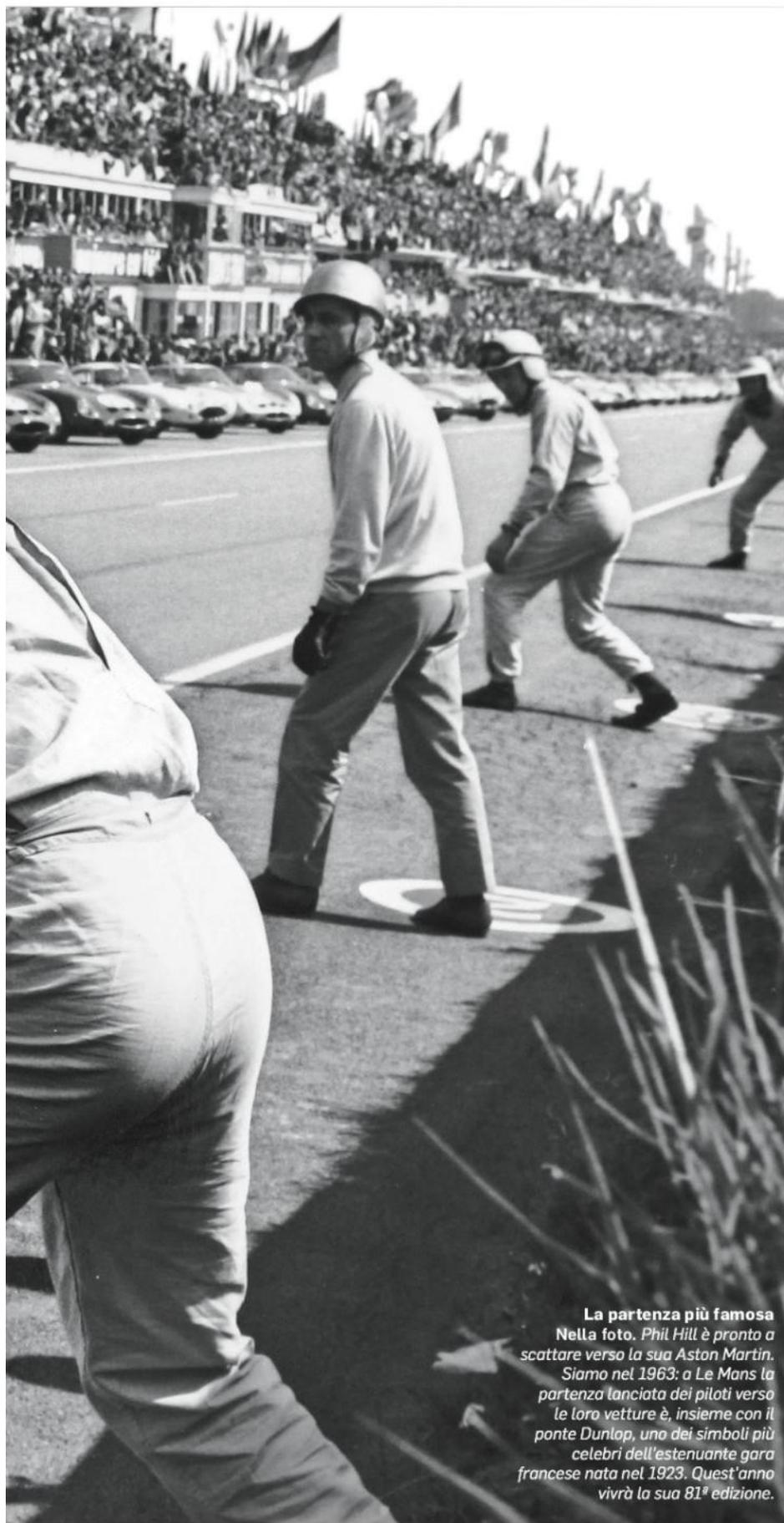


Il giorno **PIÙ LUNGO**

Mai nessuno aveva proposto una gara così massacrante per i piloti e per le macchine: un banco di prova senza precedenti per motori, telai, gomme e componenti; uno strumento pubblicitario formidabile per costruttori e sponsor. Mentre le altre gare di durata tramontavano, "lei" si trasformava e continuava a polarizzare l'attenzione dei costruttori e del pubblico. Il cinema le dedicò un film con Steve McQueen

di Adriano Cimarosti, disegni di Giorgio Alisi

Per le fotografie si ringraziano A. Pruvost, Lafay,
Collezione Alessandro Silva e Collezione Maniago



La partenza più famosa
Nella foto, Phil Hill è pronto a scattare verso la sua Aston Martin. Siamo nel 1963: a Le Mans la partenza lanciata dei piloti verso le loro vetture è, insieme con il ponte Dunlop, uno dei simboli più celebri dell'estenuante gara francese nata nel 1923. Quest'anno vivrà la sua 81ª edizione.

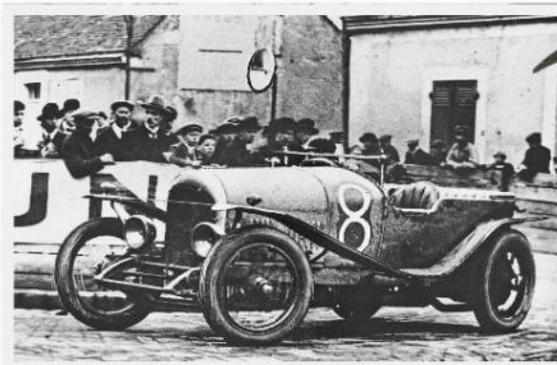
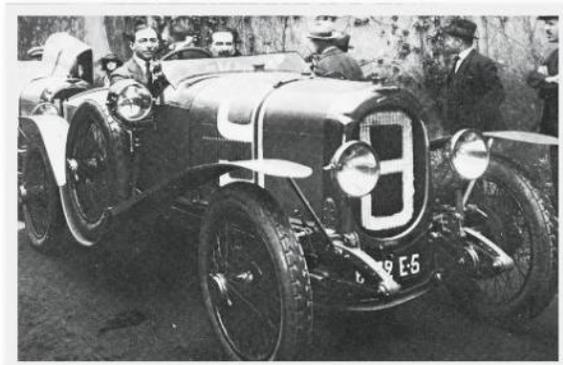
Le curve Arnage, Mulsanne, Tertre Rouge, l'infinito rettilineo di Hunaudières: per chi ha la benzina nel sangue questi nomi sacri evocano subito il circuito di La Sarthe, luogo di culto dove dal 1923 si disputa la 24 Ore di Le Mans, la più famosa gara di durata al mondo. Giunta alla 81ª edizione, è l'ultima sopravvissuta delle massacranti gare di resistenza che hanno scandito l'epoca d'oro dell'automobilismo sportivo. La Mille Miglia, la Targa Florio e la Carrera Panamericana da decenni sono infatti scomparse, lasciando un vuoto incolmabile nel cuore degli appassionati; "Le Mans" ha invece caparbiamente resistito all'inesorabile trascorrere del tempo, aggiornandosi senza sosta, ma la formula originaria è rimasta intatta: una gara lunga un giorno e una notte, ventiquattro ore filate durante le quali piloti e macchine si spingono al limite e oltre. Persino la partenza alle 16.00, tranne rarissime eccezioni, è rimasta la stessa dal 1923.

Perché non arrivare a 24 ore?

L'idea della "24 Ore" maturò al Salone dell'automobile di Parigi del 1922. Qui, Georges Durand, segretario generale del potente Automobile Club de l'Ouest (associazione sorta nella cittadina di Le Mans nel 1906) incontrò Emile Coquille, rappresentante per la Francia della Rudge-Withworth, nota fabbrica britannica di ruote a raggi a fissaggio centrale, e il giornalista sportivo Charles Faroux. Quest'ultimo pensava a una corsa notturna di sei ore da disputare sul circuito di La Sarthe, per mettere alla prova gli impianti di illuminazione delle auto. L'idea piacque a Coquille, che aggiunse: "Per una gara di quel genere, la Rudge è pronta a mettere in palio una grande coppa". A quel punto saltò fuori Durand: "Allora, perché non arrivare a 24 ore?". Nasceva così il Grand Prix d'Endurance de 24 Heures "Coupe Rudge-Withworth", meglio noto come 24 Heures du Mans. Oltre alla "Coupe", Coquille mise in palio ben 100.000 franchi francesi, quanto bastava per acquistare sei vetture torpedo di classe media.

Poiché l'intento dell'impegnativa prova era quello di stimolare le Case a migliorare le automobili in produzione, il regolamento limitava la partecipazione alle vetture di serie. Esse pertanto dovevano avere una carrozzeria da turismo, a due posti se la cilindrata era inferiore ai 1100 cm³ o a quattro per le cilindrature superiori (distinzione che andò gradualmente in disuso nel corso degli anni Trenta). Dovevano inoltre essere equipaggiate con parafranghi, predelle, fari, capote, clacson e specchiet-

ALLA PRIMA EDIZIONE PARTIRONO IN 33 E ARRIVARONO IN 30: UN RECORD DI AFFIDABILITÀ ANCOR OGGI IMBATTUTO



In cima all'albo d'oro
Sopra. L'equipaggio André Lagache-René Léonard su Chenard-Walcker si aggiudica nel 1923 la prima edizione della "24 Ore". La gara è caratterizzata dalla pioggia incessante e dal forte vento che rendono assai ardua l'impresa dei piloti su vetture scoperte e senza tergicristalli.

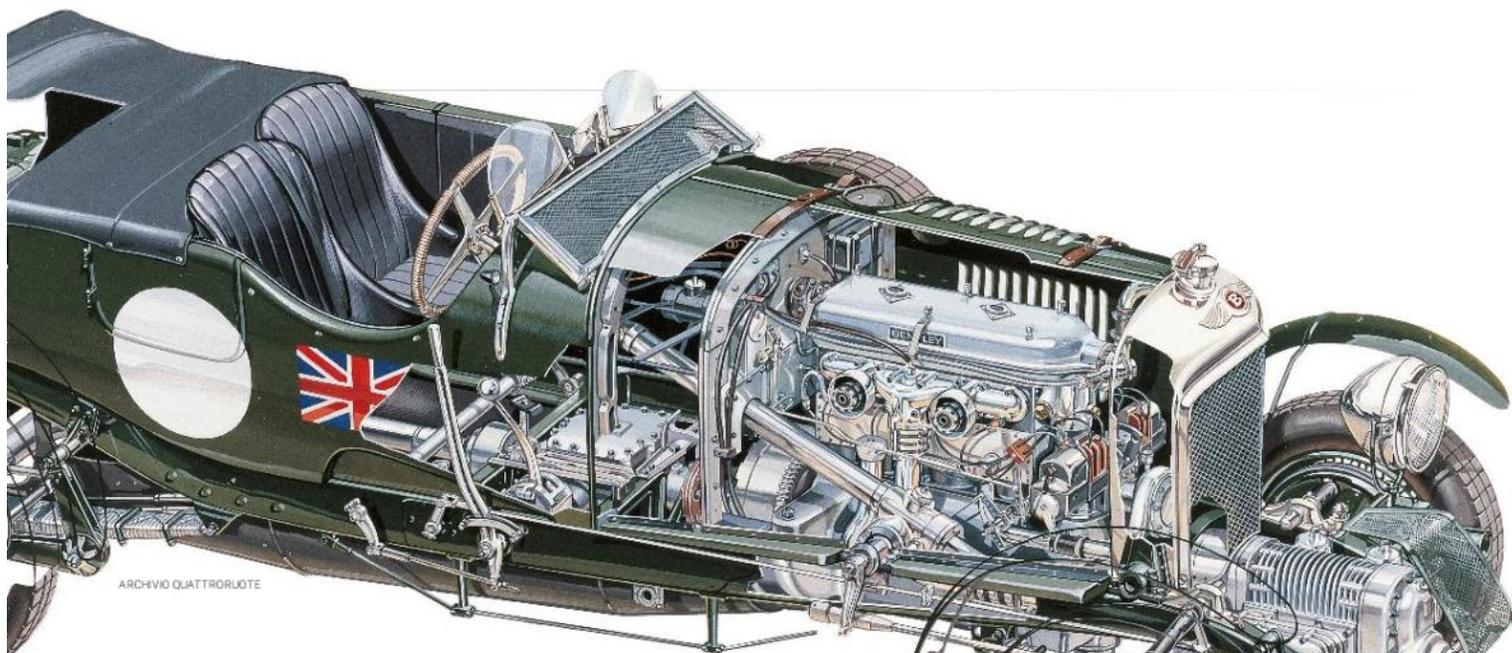
La stagione delle Bentley
Sopra. La Bentley "3 Litre Sport" di Duff-Clement arriva prima nel 1924. L'anno precedente lo stesso equipaggio era giunto quarto con una vettura provvista solo di freni posteriori.
Sotto. Edizione 1927, Erlander-Duller su Bentley "3 Litre SS". In quegli anni il regolamento costringe a percorrere almeno 20 giri con capote chiusa.

ti retrovisori. Ogni macchina poteva ospitare solo il pilota (una seconda guida era consentita e non vi erano vincoli sull'avvicendamento al volante nell'arco della gara), ma una zavorra di 60 kg doveva essere caricata per ognuno dei posti disponibili (obbligo eliminato nel 1932); inoltre a bordo dovevano essere stipati tutti i ricambi necessari per affrontare eventuali riparazioni, che oltretutto potevano essere effettuate unicamente dal pilota.

Tre gare per una coppa

Si stabilì che l'ambita Coupe Rudge-Withworth fosse triennale: in pratica veniva attribuita a chi avrebbe ottenuto il punteggio migliore in tre edizioni consecutive. Ciò allo scopo di legare squadre e piloti alla gara francese. A complicare le cose, l'anno successivo venne avviata un'altra classifica triennale e lo stesso si fece l'anno dopo. Col risultato che, alla





ARCHIVIO QUATTORRUOTE

partenza dell'edizione 1925, si schierarono i finalisti della prima "Coppa Rudge", i classificati della seconda e gli sfidanti della terza. Non basta? Dal 1924 alla coppa triennale se ne affiancò pure una biennale, con lo stesso criterio della prima. Mentre il sistema di premiazione triennale fu subito abbandonato (l'unica coppa consegnata fu quella del 1925), la coppa biennale resistette fino al 1960.

Fin dall'inizio si volle legare la classifica a un indice di performance; a tal fine vennero fissate per ogni classe di cilindrata delle distanze minime da percorrere nell'arco delle 24 ore. I partecipanti che avessero accumulato un ritardo eccessivo ai controlli orari previsti ogni 6 ore sarebbero stati squalificati.

Dopo mesi di febbrili preparativi, alle ore 16.00 del 26 maggio del 1923 si ritrovarono alla partenza 33 vetture. Le uniche presenze non francesi erano

due belghe Excelsior e una Bentley. Il via fu dato sotto una violenta tempesta di pioggia e vento: un incubo per i piloti visto che tutte le automobili erano prive di tergicristallo e, eccetto due Rolland Pilain, con carrozzeria aperta. Il fondo in terra battuta si trasformò in un pantano.

Un circuito di oltre 17 km

Il tracciato utilizzava strade normalmente aperte al traffico ed era lungo 17,262 km (quasi 6 solo per il rettilineo di Hunaudières). Si addentrava nella cittadina di Le Mans fino alla curva di Pontlieue, uno dei punti più pericolosi perché stretto fra le case e affollato di pubblico. Per intrattenere il pubblico durante la lunga maratona furono organizzati concer-

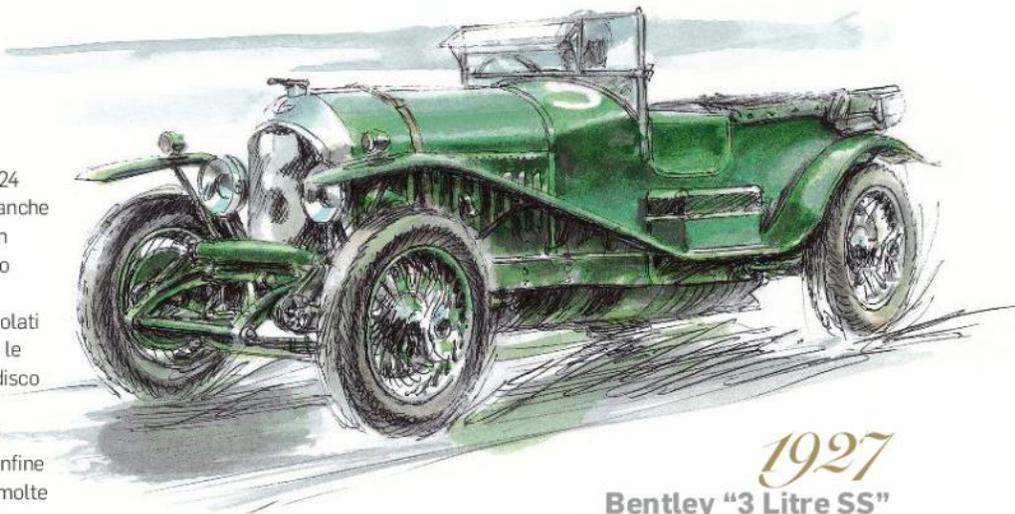
Si piega al compressore

Sopra. La Bentley sovralimentata (4,5 litri, 240 CV) viene realizzata su insistenza di Sir Henry Birkin, principale cliente e pilota della Casa inglese. Nonostante Mr. Bentley sia contrario alla sovralimentazione ne produce 50 esemplari per consentire a Birkin di correre la "24 Ore" del '30, ma la vettura è costretta al ritiro.

LE PROTAGONISTE

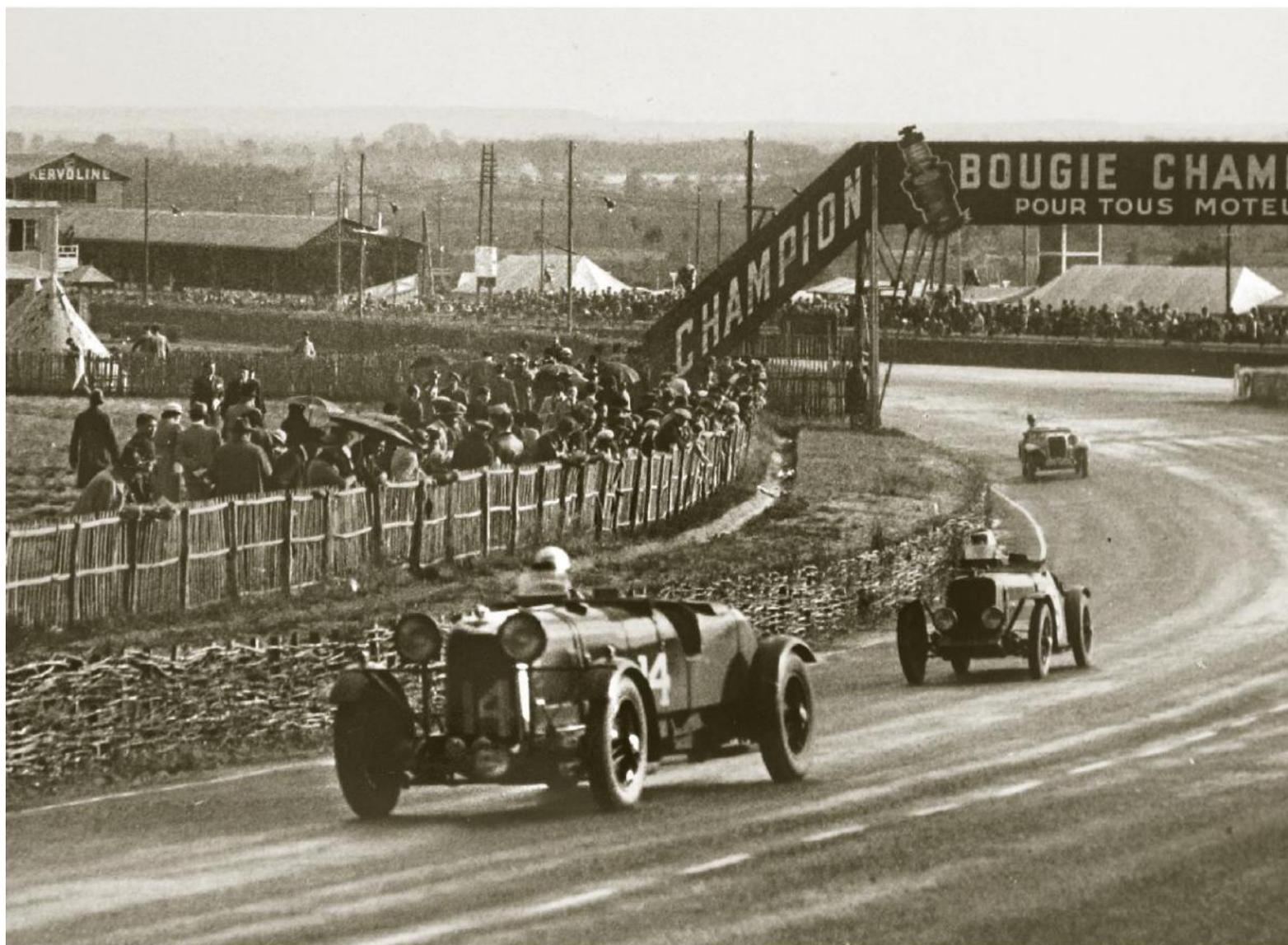
L'IMPORTANZA DI PARTECIPARE

Il progresso dell'automobile deve molto alla "24 Ore". Per vincere la prestigiosa gara francese, anche solo nella propria categoria, le Case mettono in campo le loro migliori risorse tecniche e spesso utilizzano quella prova massacrante per sperimentare o verificare nuove soluzioni, stimolati in questo dai regolamenti. Ne sono un esempio le forme aerodinamiche di certi modelli, i freni a disco (che proprio a Le Mans fanno il loro debutto), il motore diesel che qui compie progressi enormi annullando ogni distanza col rivale a benzina e infine superandolo in prestazioni e affidabilità. Sono molte le automobili che, per tutti questi motivi, hanno legato il loro nome alla maratona francese e hanno contribuito a scriverne la storia. Ne abbiamo selezionate 26, che vi presentiamo in queste pagine.



1927 Bentley "3 Litre SS"

La Casa inglese domina per quattro anni di fila Dudley Benjafield e Sammy Davis conquistano l'edizione del 1927 con la loro "3 Litre" numero 3: è la prima di una serie di quattro vittorie che durerà fino al '30 e varrà agli equipaggi della Casa inglese il soprannome di "Bentley Boys".



LE PROTAGONISTE



1931

Alfa Romeo "8C 2300 LM"

Il Tricolore mette la sua firma sull'albo d'oro

La vittoria dell'Alfa Romeo di Lord Howe e Tim Birkin nel 1931 è la prima di una vettura italiana. La Casa del Biscione, che ha debuttato l'anno prima, dominerà la gara francese anche nel 1932, nel '33 e nel '34.



1949

Renault "4 CV"

La prima volta del motore posteriore...

Il piccolo quattro cilindri di 760 cm³ della "4 CV" portata in gara da Camille Hardy e Maurice Roger nel 1949 è il primo caso di motore posteriore nella storia di Le Mans. Risultato finale: ritiro per guasto al ventunesimo giro.

I PRIMI INCIDENTI GRAVI SI REGISTRANO NEL '25: UN PILOTA PERSE LA VITA DURANTE LE PROVE, UN ALTRO IN GARA



L'anno della Lagonda
Nella foto. La Lagonda "M45R Rapide" di Benjafield-Gunter, tredicesimi al traguardo nel 1935. La gara sarà vinta dall'altra Lagonda, quella di Hindmarsh-Fontes, davanti a un soffio all'Alfa Romeo "8C 2300" di Helde-Stoffel. In alto a destra. L'Alfa Romeo "8C 2300" di Cortese-Guidotti, secondi assoluti alla "24 Ore" del 1932, transita davanti a tre vetture ritirate per incidente.



ti, proiezioni cinematografiche all'aperto e, a partire dalle undici di sera, persino giochi pirotecnici. Particolarmente apprezzata dai concorrenti fu la zona ospitalità della Hartford (Casa specializzata nella produzione di ammortizzatori), subito ribattezzata "Hartford Hotel", dove nel corso della manifestazione furono serviti ben 682 litri di zuppa calda, 50 polli, 450 bottiglie di champagne, migliaia di bottiglie di vino rosso e bianco.

La pioggia continuò a cadere fino all'imbrunire, quando i piloti esausti iniziarono a rientrare ai box per i rifornimenti e cedere il volante al compagno di squadra. La prima a tagliare il traguardo fu la Chenard-Walcker di Lagache-Leonard (2209,536 km percorsi alla media di 92,064 km/h), seguita da un'altra Chenard-Walcker (Bachman-Dauvergne). Epica l'impresa della Bentley "3 Litre" di Duff-Clement che, pur essendo l'unica vettura sprovvista di freni all'avantreno, riuscì a stabilire il record sul giro (107,328 km/h) e conquistò la quarta posizione (80,556 km/h di media). Su 33 partenti superarono l'estenuante prova ben 30 vetture, un record

di affidabilità mai infranto. La corsa si rivelò non solo un utile banco di prova, ma anche un'importante vetrina promozionale: prima che le gare endurance perdessero importanza, una vittoria a Le Mans valeva più di un titolo mondiale. In seguito certe scuderie o piloti faranno di tutto per essere in testa alla prima curva (dove verrà realizzato il famoso ponte Dunlop), con la speranza di vedere la propria macchina fotografata sui giornali della domenica. In epoca di sponsor, un altro trucco sarà quello di fermarsi ai box dopo il primo giro, anche per pochi istanti, per essere ripresi dalle telecamere in cerca di scoop.

Giugno, il mese giusto

Nel 1924 la "24 Ore" si corse il 14-15 giugno, nella speranza di incontrare condizioni meteorologiche più favorevoli. E così accadde: il caldo risultò addirittura tropicale. Da allora la gara si sarebbe sempre svolta in quel mese (due sole le eccezioni: nel 1956, quando si corse in luglio, e nel 1968, a settembre). Una nuova regola impose ai piloti di fermarsi ▶



1949

Delettrez "Diesel"

...e del motore a gasolio

I fratelli francesi Jean e Jacques Delettrez realizzano e portano in gara la prima vettura diesel di Le Mans. La carrozzeria viene da una Delage "135" incidentata, il motore (6 cilindri, 4,4 litri) da un GMC "CCKW". Ritirata al 123° giro.

1949

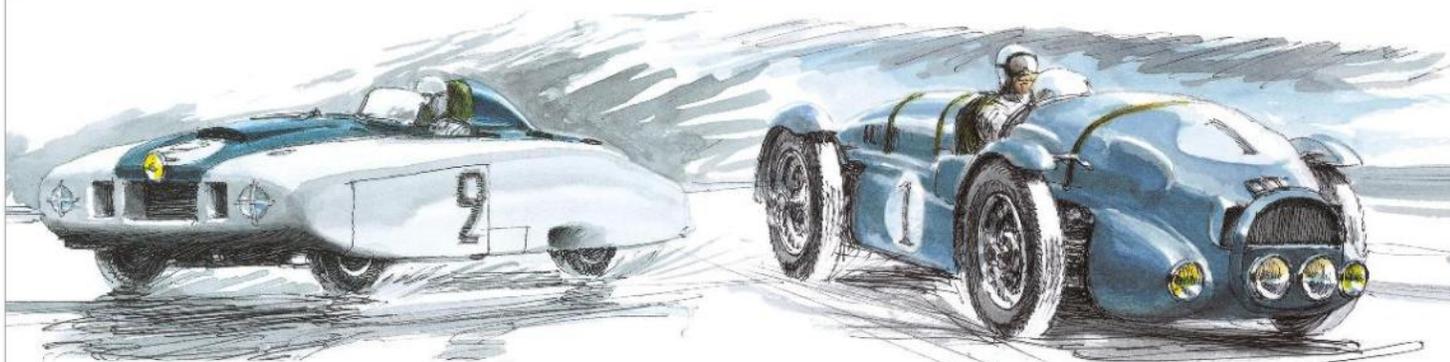
Ferrari "166 MM" Touring

Il successo del Cavallino fa il giro del mondo

La prima edizione del dopoguerra va alla Ferrari: la "166 MM" di Chinetti-Selsdon, prima assoluta, si aggiudica anche la classe 1501-2000 cm³, l'Indice de Performance e la coppa biennale grazie ai punti ottenuti nel 1939 da Lord Selsdon.



LE PROTAGONISTE



1950

Cadillac "Le Monstre"

Sacrifica l'estetica per l'aerodinamica

Il titolo di vettura più brutta nella storia di Le Mans spetta forse a lei. In realtà la sgraziata carrozzeria è frutto di attenti studi derivati dall'esperienza aeronautica. Nel 1950, dopo una gara piena di imprevisti, chiuderà all'11° posto.

1950

M.A.P.

Il diesel ci riprova e si dispone al centro

È la prima a esibire a Le Mans lo schema del motore posteriore-centrale. Monta un diesel sovralimentato di 5 litri a 4 cilindri contrapposti. Pierre Veyron e François Lacour la portano in gara nel 1950: si ritirano al 39° giro.

LA GUERRA COSTRINSE A UNA LUNGA SOSPENSIONE. SI TORNÒ A CORRERE SOLTANTO NEL 1949

ai box al 5° giro e di chiudere la capote almeno per i successivi 20 giri allo scopo di dimostrarne la resistenza. Al via erano schierate ben 41 vetture in rappresentanza di sedici marche francesi e di una britannica; giunse prima la Bentley "3 Litre" di Duff-Clement, quell'anno finalmente dotata di freni anche sulle ruote anteriori.

L'interesse verso Le Mans cresceva e nel 1925 si contarono 49 concorrenti, di cui solo 16 terminarono la gara. Fu quella un'edizione importante perché venne istituita una nuova procedura di partenza, destinata a divenire simbolo stesso della 24 Ore di Le Mans: le vetture furono disposte "a spina di pesce" sul lato destro della pista (in ordine di cilindrata fino al 1962; dal 1963 sulla base dei tempi di qualifica- ➤

L'esordio della Ferrari

Sotto. La Ferrari "166 MM", protagonista assoluta della "24 Ore" del 1949, la prima del dopoguerra, vince la gara con l'equipaggio Luigi Chinetti-Lord Selsdon. A oggi il V12 di 2 litri della "166 MM" rimane il motore di cilindrata più piccola a essersi imposto nella competizione francese.



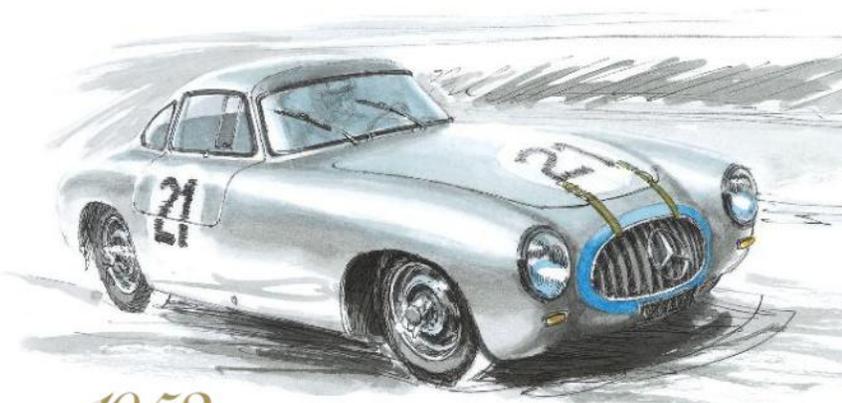
Generazioni a confronto
Nella foto. Scattano in testa alla "24 Ore" del 1951 la Talbot-Lago "Monoplace Decalée" anteguerra di "Levegh"-René Marchand e l'Aston Martin "DB2", un modello del 1950, di Nigel Mann-Mortimer Morris Goodall. Concluderanno rispettivamente al quarto e al decimo posto. I vincitori di quell'anno saranno Peter Walker e Peter Whitehead su Jaguar "XK 120 C".



1951 Jaguar "C Type"

Il Giaguaro pone un'ipoteca sulla gara

La prima vittoria della Casa di Coventry arriva nel 1951 con la "C Type" di Peter Walker e Peter Whitehead. A oggi sono sette i primi posti ottenuti dalla Jaguar: oltre a quello del 1951, nel 1953-55-56-57-88-90.



1952 Mercedes-Benz "300 SL"

La Stella di Stoccarda torna a brillare

Il '52 è l'anno della Mercedes. Per la prima volta nel dopoguerra, partecipa alla "24 Ore" e piazza le due "300 SL" di Lang-Riess e Helfrich-Niedermayr ai primi due posti, conquistando così la sua prima vittoria a Le Mans.



LE PROTAGONISTE



1954

Ferrari "375 Plus"

Un trionfo in veste ufficiale

La vittoria di Froilan Gonzales e Maurice Trintignant nel 1954 su "375 Plus" è la prima di cui si può insignire la Scuderia Ferrari. La "166 MM" che aveva trionfato nel 1949, infatti, era stata iscritta da una squadra privata.

Aspettando la partenza

A sinistra. Edizione 1951, la francese DB con motore "750" dell'equipaggio Arnaud-Pons (56), la Ferrari "212 Export" di Mahé-Péron (29) e la Allard "J2" con motore Cadillac V8 di 5,4 litri (2).

zione), mentre i piloti attendevano sul lato opposto. Al via questi ultimi correvano verso le auto, chiudevano la capote, mettevano in moto e partivano. Tale rito durò fino al 1969 (l'obbligo di chiudere la capote fu però cancellato nel 1928) quando Jacky Ickx, per protestare contro la consuetudine dei piloti di partire senza allacciare le cinture di sicurezza per risparmiare secondi preziosi, camminò lentamente verso la sua Ford "GT 40", che mise in moto solo dopo essersi assicurato al sedile. Fu l'ultimo a partire ma il primo ad arrivare, vincendo in coppia con Jackie Oliver. Dopo quella denuncia, nel 1970 i piloti attesero il via già seduti in macchina, mentre dal 1971 venne adottata la partenza lanciata in stile Indianapolis.

Diatto e OM dall'Italia

Nel 1925, anno in cui debuttarono le Case italiane Diatto (con due "30" e due "35") e OM (due "665 S Superba" e una "665 SS Superba"), le soste ai box per i rifornimenti ed eventuali rimbocchi furono consentite con intervalli minimi di 20 giri, che divennero 24 nel 1932 e 32 nel 1955. Solo nel 1960 i rifornimenti di carburante verranno liberalizzati. Durante la terza edizione la "24 Ore" contò anche le sue prime vittime: André Guilbert su Ravel durante le prove e Marius Mestivier su Amilcar al 17° giro.

Nel 1926 venne istituito il primo riconoscimento annuale, l'Indice de Performance, appannaggio della vettura che fosse risultata vincente in virtù del rapporto tra la distanza percorsa e quella minima



prescritta in base alla cilindrata. Quell'anno cadde la barriera dei 100 km/h di media, impresa riuscita alle Lorraine-Dietrich "B3-6" che conquistarono le prime tre posizioni. La coppa biennale Rudge-Withworth 1925-26 fu invece vinta dalla OM "665 SS Superba" numero 17 di Minoia-Foresti. L'anno successivo si impose la Bentley di Davis-Benjafield, che percorse 2369,807 km alla media di 98,740 km/h; tale affermazione inaugurò l'epopea dei cosiddetti Bentley Boys, i quali dominarono la "24 Ore" fino al 1930, iscrivendo la blasonata Casa britannica nell'olimpo del motorismo sportivo.

A dispetto delle "Coppe Rudge", l'attenzione dei piloti, della stampa e del pubblico si focalizzava però sulla vittoria assoluta, per la quale non era stato previsto alcun riconoscimento ufficiale. Per colmare tale lacuna, nel 1928 l'Automobile Club de l'Ouest >

Neubauer comunica le posizioni

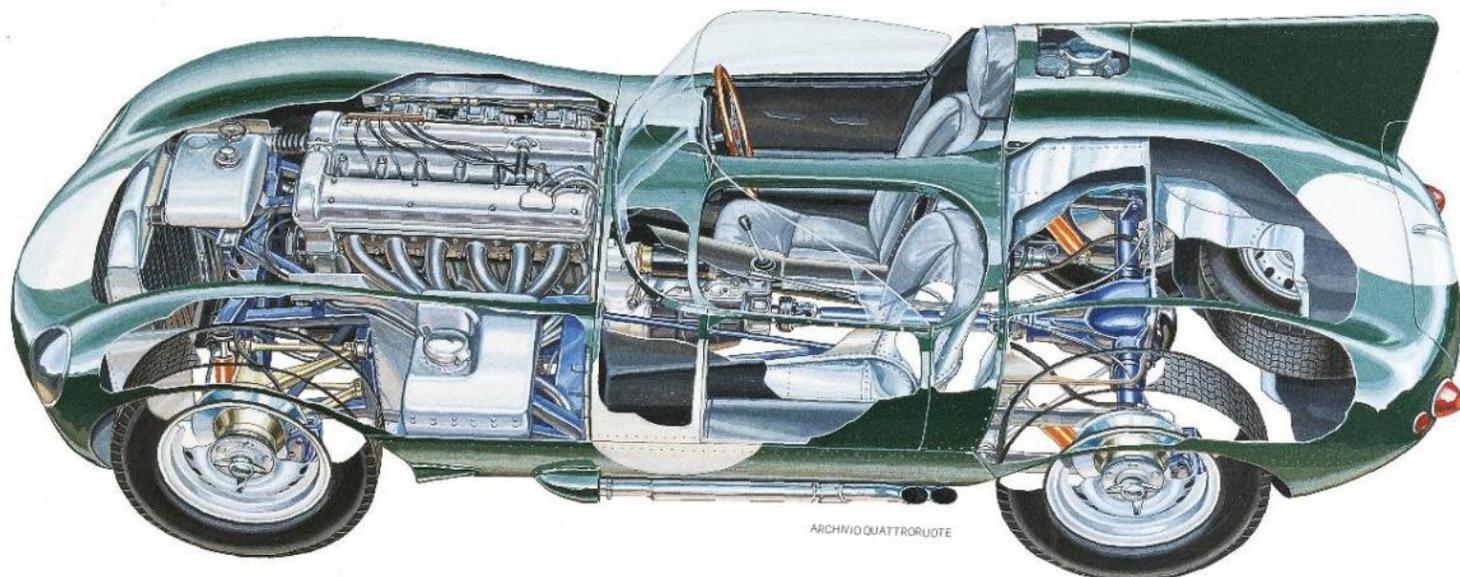
Sopra. 1952: Alfred Neubauer, celebre direttore sportivo Mercedes, in ginocchio e in giacca e cravatta "comunica" la posizione ai suoi equipaggi; Lang-Riess (numero di gara 21) e Helfrich-Niedermayr (20), entrambi su "300 SL", otterranno rispettivamente il primo e secondo posto con 277 e 276 giri percorsi nell'arco delle ventiquattro ore. È la prima vittoria della Casa tedesca a Le Mans.



1954 Maserati "A6 GCS"

L'abito scuro non si addice alla gara

Per la prima volta una Maserati prende parte alla "24 Ore". È l'"A6 GCS" numero 28 di Alfonso de Portago e Carlo Tomasi, costretti al ritiro al centosedicesimo giro. La vettura, con motore 2 litri, veste una livrea nera.



ARCHIVIO QUATTORRUOTE

Monta i freni a disco

Sopra. La Jaguar "D Type", spinta da un sei cilindri in linea di 3,4 litri, poi portato a 3,8, è protagonista tra il 1955 e il 1957 di 3 vittorie consecutive. Sotto. La partenza dei piloti in corsa (a piedi) verso le loro vetture (qui siamo nel 1955) viene istituita nel 1925 e sopravvive fino al 1969 quando l'organizzazione decide di abolirla per motivi di sicurezza: i piloti, infatti, per guadagnare secondi partono spesso senza allacciare le cinture di sicurezza.

(Aco) introdusse la Coupe Annuelle à la Distance, premio aperto a tutte le classi e destinato alla vettura che in 24 ore avrebbe macinato più chilometri. Lente organizzatore tuttavia continuò a privilegiare la classifica secondo l'Indice de Performance, riservando a quest'ultima un montepremi molto superiore a quello previsto per la "Coupe Annuelle"; solo nel 1952 l'importanza dei due premi fu equiparata.

Nel 1928 il regolamento ammise i motori sovralimentati e nel 1929 il circuito subì la prima modifica: per ragioni di sicurezza l'Aco decise di allestire una nuova sezione del percorso, la Rue du Circuit, in modo da eliminare la stretta curva di Pontlieue (quartiere periferico di Le Mans). La lunghezza complessiva si ridusse da 17,262 a 16,340 km. L'anno successivo debuttarono l'Alfa Romeo, con la "6C

1750 GS" numero 23 di Lord Howe-Leslie Callingham, quinta, e la Mercedes-Benz con la "SS" numero 1 di Rudolf Caracciola-Christian Werner, ritirati all'83° giro. Da registrare anche la presenza del primo equipaggio femminile, Marguerite Mareuse-Odette Siko, che concluse la gara al 7° posto su Bugatti "Type 40".

Una gara per soli uomini

La "quota rosa" sarebbe rimasta sempre esigua; addirittura tra il 1957 e il 1971 le donne furono escluse dalla competizione. La presenza più numerosa si ebbe nel 1935, quando gareggiarono ben quattro equipaggi femminili (tre su MG "Midget PA" e uno su Riley "MPH"), ai quali si aggiunse Madame Anne-Rose Itier al volante della Fiat "508 S" numero



Scaraventata fuori pista

A destra. Nel 1955 prende parte alla gara anche la curiosa "Bisiluro", vettura con motore "750" frutto dell'ingegno di tre italiani; si ritira dopo pochi giri, scaraventata fuori pista dallo spostamento d'aria generato dal passaggio della Jaguar "D Type" di Mike Hawthorn.

Sotto. Il drammatico incidente occorso nel 1955 alla Mercedes-Benz "300 SLR" di Pierre Levegh causa la morte di 81 persone (tra cui il pilota) e il ferimento di altre 178: è la più grave tragedia mai successa su un circuito automobilistico.



ARCHIVOQUATTRORUOTE

45, in coppia con Robert Jacob. Il tracciato definito nel 1929 venne utilizzato fino al 1931, edizione vinta per la prima volta da una vettura italiana, l'Alfa Romeo "8C 2300 LM" numero 16 di Lord Howe-Tim Birkin, che oltretutto infranse il muro dei 3000 km in 24 ore (3017,654 km a 125,735 km/h). Fu l'inizio di una serie entusiasmante di vittorie della Casa milanese, che trionfò ancora nel 1932-33-34.

La continua espansione della periferia cittadina di Le Mans e la necessità di disporre di spazi adeguati a una gara più internazionale indussero l'Automobile Club de L'Ouest ad acquistare un terreno privato di 75 ettari per rinnovare il circuito in vista della decima edizione della "24 Ore" (1932). Per tagliare via completamente la zona "urbana" del percorso, venne realizzato ex novo un tratto lungo 1505 ▶



ARCHIVOQUATTRORUOTE



LE PROTAGONISTE



1955 Jaguar "D Type"

Il tris è servito

Con la vittoria di Mike Hawthorn e Ivor Bueb alla "24 Ore" del '55 si inaugura per la Jaguar "D Type" una serie di successi consecutivi. Vincerà infatti anche nel 1956 con Flockhart-Sanderson e nel 1957 con Flockhart-Bueb.

ALBO D'ORO

OTTANTA EDIZIONI IN NOVANT'ANNI

Nelle 80 edizioni della "24 Ore" che si sono disputate tra il 1923 e il 2012 hanno vinto 25 Case differenti. La più premiata è la Porsche con 16 primi posti assoluti, seguita da Audi (11) e Ferrari (9). I piloti ad aver ottenuto il maggior numero di vittorie assolute sono il danese Tom Kristensen (8), Jacky Ickx (6) e Derek Bell (5). Si registrano due sole interruzioni: nel 1936, per forti tensioni sociali in Francia, e tra il '40 e il '48 per questioni belliche.

Anno	Piloti	Vettura	Distanza (km)	Media (km/h)	Anno	Piloti	Vettura	Distanza (km)	Media (km/h)
1923	A.Lagache-R.Léonard	Chenard & Walcker Sport	2209,536	92,064	1972	H.Pescarolo-G.Hill	Matra-Simca MS670	4691,343	195,472
1924	J.Duff-F.Clement	Bentley 3 Litre Sport	2077,341	86,555	1973	H.Pescarolo-G.Larrousse	Matra-Simca MS670B	4853,945	202,247
1925	G.de Courcelles-A.Rossignol	Lorraine-Dietrich B3-6	2233,982	93,082	1974	H.Pescarolo-G.Larrousse	Matra-Simca MS670C	4606,571	191,94
1926	R.Bloch-A.Rossignol	Lorraine-Dietrich B3-6	2552,414	106,35	1975	J.Ickx-D.Bell	Mirage GR8-Cosworth	4595,577	191,484
1927	D.Benjafield-S.Davis	Bentley 3 Litre Super Sport	2369,807	98,74	1976	J.Ickx-G.van Lennep	Porsche 936/76	4769,923	198,748
1928	W.Barnato-B.Rubin	Bentley 4½ Litre	2669,272	111,219	1977	J.Ickx-H.Haywood-J.Barth	Porsche 936/77	4671,83	194,651
1929	W.Barnato-H.Birkin	Bentley Speed Six	2843,83	118,492	1978	J.-P.Jaussaud-D.Pironi	Renault Alpine A442B	5044,53	210,189
1930	W.Barnato-G.Kidston	Bentley Speed Six	2930,663	122,111	1979	K.Ludwig-B.Whittington-D.Whittington	Porsche 935/K3	4173,93	173,913
1931	E.Howe-H.Birkin	Alfa Romeo 8C 2300	3017,654	125,735	1980	J.Rondeau-J.P.Jaussaud	Rondeau M379B-Cosworth	4608,02	192
1932	R.Sommer-L.Chinetti	Alfa Romeo 8C 2300	2954,038	123,084	1981	J.Ickx-D.Bell	Porsche 936/81	4825,348	201,056
1933	R.Sommer-T.Nuvolari	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	3144,038	131,001	1982	J.Ickx-D.Bell	Porsche 956	4899,086	204,128
1934	L.Chinetti-P.Étancelin	Alfa Romeo 8C 2300	2886,938	120,289	1983	V.Schuppan-A.Holbert-H.Haywood	Porsche 956	5047,934	210,33
1935	J.Hindmarsh-L.Fontés	Lagonda M45R Rapide	3006,797	125,283	1984	K.Ludwig-H.Pescarolo	Porsche 956B	4900,276	204,178
1937	J.P.Wimille-R.Benoist	Bugatti Type 57G Tank	3287,938	136,997	1985	K.Ludwig-P.Barilla-J.Winter	Porsche 956B	5088,507	212,021
1938	E.Chaboud-J.Trémoulet	Delahaye 135CS	3180,94	132,569	1986	D.Bell-H.J.Stuck-A.Holbert	Porsche 962C	4972,731	207,197
1939	J.P.Wimille-P.Veyron	Bugatti Type 57C Tank	3354,76	139,781	1987	D.Bell-H.-J.Stuck-A.Holbert	Porsche 962C	4791,78	199,657
1949	L.Chinetti-P.M.Thomson	Ferrari 166 MM	3178,299	132,42	1988	J.Lammers-J.P.Dumfries-A.Wallace	Jaguar XJR-9LM	5332,79	221,665
1950	L.Rosier-J.L.Rosier	Talbot Lago T26 Grand Sport	3465,12	144,38	1989	J.Mass-M.Reuter-S.Dickens	Sauber-Mercedes C9	5265,12	219,99
1951	P.Walker-P.Whitehead	Jaguar XK 120 C	3611,193	150,466	1990	J.Nielsen-P.Cobb-M.Brundle	Jaguar XJR-12	4882,4	204,036
1952	H.Lang-F.Riess	Mercedes-Benz 300 SL	3733,839	155,575	1991	V.Weidler-J.Herbert-B.Gachot	Mazda 787B	4922,81	205,333
1953	T.Rolt-D.Hamilton	Jaguar C Type	4088,064	170,336	1992	D.Warwick-Y.Dalmas-M.Blundell	Peugeot 905 Evo 1B	4787,2	199,34
1954	J.F.González-M.Trintignant	Ferrari 375 Plus	4061,15	169,215	1993	G.Brabham-C.Bouchut-E.Hélary	Peugeot 905 Evo 1B	5100	213,358
1955	M.Hawthorn-I.Bueb	Jaguar D Type 3.4	4135,38	172,308	1994	Y.Dalmas-H.Haywood-M.Baldi	Dauer-Porsche 962 Le Mans	4678,4	195,238
1956	R.Flockhart-N.Sanderson	Jaguar D Type 3.4	4034,939	168,122	1995	Y.Dalmas-J.J.Lehto-Masanori Sekiya	McLaren F1 GTR	4055,8	168,992
1957	R.Flockhart-I.Bueb	Jaguar D Type 3.8	4397,108	183,217	1996	M.Reuter-D.Jones-A.Wurz	TWR-Porsche WSC95	4814,4	200,6
1958	O.Gendebien-P.Hill	Ferrari 250 TR58	4101,926	170,914	1997	M.Alboreto-S.Johansson-T.Kristensen	TWR-Porsche WSC95	4909,6	204,186
1959	C.Shelby-R.Salvadori	Aston Martin DBR1/300	4347,90	181,163	1998	L.Aiello-A.McNish-S.Ortelli	Porsche 911 GT1	4775,33	199,326
1960	O.Gendebien-P.Frère	Ferrari 250 TR/60	4217,527	175,73	1999	P.Martini-Y.Dalmas-J.Winkelhock	BMW V12 LMR	4967,9	207
1961	O.Gendebien-P.Hill	Ferrari 250 TRI/61	4476,58	186,527	2000	F.Biela-T.Kristensen-E.Pirro	Audi R8	5007,98	208,666
1962	O.Gendebien-P.Hill	Ferrari 330 TRI LM	4451,255	185,469	2001	F.Biela-T.Kristensen-E.Pirro	Audi R8	4357,2	180,949
1963	L.Scarfiotti-L.Bandini	Ferrari 250 P	4561,71	190,071	2002	F.Biela-T.Kristensen-E.Pirro	Audi R8	5130	213,068
1964	J.Guichet-N.Vaccarella	Ferrari 275 P	4695,31	195,638	2003	T.Kristensen-R.Capello-G.Smith	Bentley Speed 8	5145,571	214,399
1965	J.Rindt-M.Gregory	Ferrari 250 LM	4677,11	194,88	2004	S.Ara-T.Kristensen-R.Capello	Audi R8	5169,97	215,415
1966	B.McLaren-C.Amon	Ford GT 40 Mk II	4843,09	201,795	2005	J.J.Lehto-M.Werner-T.Kristensen	Audi R8	5050,5	210,216
1967	D.Gurney-A.J.Foyt	Ford GT 40 Mk IV	5232,9	218,038	2006	F.Biela-E.Pirro-M.Werner	Audi R10 TDI	5187	216,125
1968	P.Rodriguez-L.Bianchi	Ford GT 40	4452,88	185,536	2007	F.Biela-E.Pirro-M.Werner	Audi R10 TDI	5036,85	209,152
1969	J.Ickx-J.Oliver	Ford GT 40	4997,88	208,25	2008	R.Capello-T.Kristensen-A.McNish	Audi R10 TDI	5192,65	216,36
1970	H.Herrmann-R.Attwood	Porsche 917K	4607,81	191,992	2009	D.Brabham-M.Gené-A.Wurz	Peugeot 908 HDi FAP	5206,28	216,664
1971	H.Marko-G.van Lennep	Porsche 917K	5335,313	222,304	2010	M.Rockenfeller-T.Bernhard-R.Dumas	Audi R15 TDI	5410,71	225,446
					2011	M.Fässler-A.Lotterer-B.Tréluyer	Audi R18 TDI	4838,3	200,907
					2012	M.Fässler-A.Lotterer-B.Tréluyer	Audi R18 e-tron quattro	5151,76	214,656

La vittoria del rotativo

Nella foto. Nel 1991 si impone la Mazda "787B" spinta dal Wankel "26B" rotativo: si tratta dell'unica vittoria ottenuta a Le Mans da un motore di questo tipo.



ARCHIVO QUATTROQUOTE



metri. Subito dopo il rettilineo della partenza, il nuovo disegno piegava a destra e, dopo aver compiuto una S, riprendeva il precedente tracciato con la curva di Tertre Rouge che introduceva al velocissimo rettilineo di Hunaudières, "rubato" durante la gara alla Route Nationale 158 Le Mans-Tours. Il circuito, che si snodava per 13,492 km, assunse la configurazione che fondamentalmente lo caratterizza ancora oggi.

Sin dai primi anni la "24 Ore" assunse i caratteri di una grande festa popolare, arrivando a ospitare, negli anni d'oro, fino a 200 mila presenze che occupavano l'impianto per due giorni e una notte. La domenica mattina si vedevano spettatori appisollati sul prato, esausti dopo una notte in bianco, men-

tre gli strilloni del quotidiano locale "Le Maine" distribuivano la terza edizione speciale sulla corsa. Più recentemente, a Le Mans, grandi spazi di posteggio sono stati riservati ai club storici delle varie marche, tra cui primeggiano quelli di Jaguar, Aston Martin, MG, Alfa Romeo, Ferrari e Bugatti. Tanti i fan inglesi che ancora oggi attraversano la Manica per assistere alla corsa e che durante la settimana si ritrovano al Restaurant des Hunaudières, dove il consumo di whisky è sempre notevole.

Nel 1991 è stata costruita, sopra le tribune, una grande struttura panoramica soprannominata la "Portaerei" che ospita, fra l'altro, la sala stampa. L'autore di questo articolo ricorda ancora quando, negli anni Sessanta, i giornalisti accreditati erano ▶

Aston Martin per una volta

Sopra. Nel 1959, unica volta nella storia della "24 Ore", vince a Le Mans un'Aston Martin, la "DBR1/300" dell'equipaggio Carroll Shelby-Roy Salvadori. Nella foto Shelby è al volante; alle sue spalle si riconosce Salvadori. Al centro David Brown, proprietario al tempo della Casa inglese; più a destra il pilota Stirling Moss, ritirato al 70° giro con un'altra "DBR1".

LE PROTAGONISTE

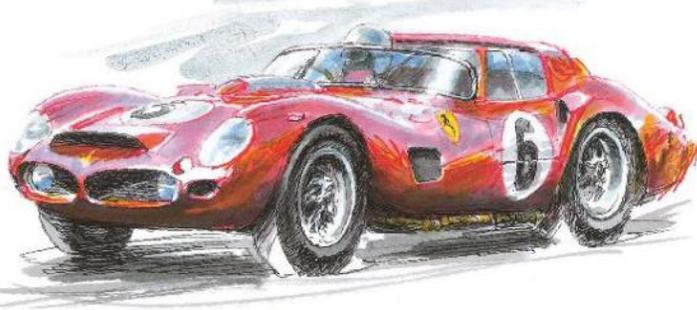


1959

Aston Martin "DBR1/300"

Con un "uno-due" mette KO gli avversari

La "DBR1/300" di Roy Salvadori e Carroll Shelby regala nel 1959 all'Aston Martin la sua prima e unica vittoria alla "24 Ore". Il successo è coronato dal secondo posto dell'altra "DBR1/300", quella di Trintignant-Frère.



1962

Ferrari "330 TRI LM"

L'ultima volta del motore anteriore

Il primo posto assoluto ottenuto da Olivier Gendebien e Phil Hill con la "330 TRI LM" è l'ultimo ottenuto da una vettura con motore anteriore alla "24 Ore". La soluzione del motore posteriore-centrale prevarrà su tutte le altre.

FERRARI E FORD, DAVIDE E GOLIA: UNA SFIDA MEMORABILE CHE INFIAMMÒ GLI ANNI 60



costretti a scrivere con l'Olivetti "22" sulle ginocchia e a rincorrere i fogli portati via dal vento.

L'Alfa Romeo mancò di un soffio il quinto successo consecutivo nel 1935, quando la "8C 2300" numero 12 di Helde-Stoffel giunse alle spalle della Lagonda "Rapide" numero 4 di Hindmarsh-Fontes. Per il Biscione il trionfo sfumò ancora nel 1938: la splendida "8C 2900 B" Touring dell'equipaggio Sommer-Biondetti, già con la vittoria in pugno, si ritirò al 219° giro lasciando campo libero alla Delahaye "135 S" di Chaboud-Tremoulet.

Edizione annullata per sciopero

Nel 1936 forti tensioni sociali attraversarono la Francia, sfociando in scioperi di massa che coinvolsero cinque milioni di lavoratori. L'intero Paese rimase paralizzato e con esso l'industria automobilistica; ne fece le spese anche la 24 Ore di Le Mans che fu annullata a una settimana dal via. L'anno successivo vide la prima affermazione della Bugatti con la "Type 57 G" numero 2 di Wimille-Benoist; sempre una Bugatti, la "Type 57 C" numero 1 di Wimille-Veyron, vinse nel 1939 percorrendo ben 3354,760 km alla media di 139,781 km/h. Poche settimane dopo, il 3 settembre, la Francia entrò in guerra e per dieci

anni non si parlò più di Le Mans. Finita la guerra, del circuito di La Sarthe rimaneva poco o nulla. La "24 Ore" ripartì soltanto nel 1949. In un'atmosfera di festa, oltre 180.000 spettatori raggiunsero il rinnovato impianto che, grazie anche al cospicuo finanziamento del governo, esibiva box, tribune, sala stampa, parcheggi e strutture di accoglienza profondamente rinnovati. Tra le 49 vetture che si presentarono al via, molte anteguerra, si registrò per la prima volta la presenza di alcuni prototipi. Figurava anche la prima vettura diesel, la Delettrez, costruita dai fratelli Jean e Jacques Delettrez utilizzando la carrozzeria di una Delage "135" e il motore 6 cilindri in linea di 4,4 litri di un autocarro GMC "CCKW" modificato per funzionare a gasolio. La vettura si ritirò alla 20ª ora per problemi di alimentazione. Si sarebbe dovuto attendere fino al 2006 per vedere una macchina diesel trionfare a La Sarthe: l'Audi "R10".

Fu anche l'anno del debutto a Le Mans della Ferrari con due "166 MM" non ufficiali. Fu un esordio fortunato: la vettura numero 22 di Chinetti-Lord Selsdon giunse prima, aggiudicandosi anche la biennale Coupe Rudge-Withworth (Selsdon si era classificato 4° con la Lagonda numero 6 nel 1939), l'Indice de Performance e la classe da 1501 a 2000 ▶

L'Aston scatta prima ma si ferma

In alto a sinistra. Anno 1963, scattano davanti a tutti l'Aston Martin "DP215" di Phil Hill-Lucien Bianchi e la Ferrari "330 TRI LM" di Pedro Rodríguez-Roger Penske. Sopra. Ancora 1963, ecco come termina la gara la piccola René Bonnet "Aérojet LM6" di Roger Masson. Il pilota esce dalla vettura illeso.

Verso il successo

A destra. La Ferrari "250 P" di Bandini-Scarfiotti ferma ai box. Spinta da un motore V12 di 3 litri, la vettura concluderà la gara (edizione 1963) al primo posto con 339 giri percorsi nel corso delle 24 ore alla media di 190 km/h.

LE PROTAGONISTE



1963

Alpine "A110 M63"

Punta tutto sul Cx ma si ritira

Nel 1963 debutta l'Alpine, caratterizzata da una coda molto allungata per ragioni aerodinamiche: a portarla in gara è l'equipaggio formato dal francese René Richard e dall'italiano Piero Frescobaldi. Ritirata al 63° giro.



1963

Ferrari "250 P"

Un trionfo tutto italiano che non si ripeterà più

Ludovico Scarfiotti, Lorenzo Bandini e la Ferrari "250 P" numero 21 firmano nel 1963 una vittoria tutta italiana. I giri nel corso delle 24 ore sono 339, equivalenti a 4561,71 km percorsi alla media di circa 190 km/h.



ABC - INFO QUART TROF. 01/12



1963

Rover-BRM "7 MPG"

E se provassimo con la turbina?

Rover e BRM schierano nel '63 una vettura sperimentale spinta da turbina con cilindrata equivalente a 2 litri e potenza stimata di 150 CV. Ginther e Hill compiono 310 giri ma la loro prestazione viene considerata fuori classifica.

1963

Shelby American "Cobra"

Dietro di lei si nasconde la Ford

La "Cobra", vettura venerata dagli appassionati, debutta a Le Mans nel 1963. Due gli esemplari schierati: la numero 3 di Bolton-Sanderson (settima all'arrivo) e la n. 4 di Hugus-Jopp (ritirata).



ARCHIVO QUATTROLOTE

Cinque Ferrari in sette posti

Sopra. La Casa del Cavallino domina l'edizione '65 con cinque vetture ai primi sette posti (al 4° e 5° si piazzano le Porsche). Nella foto, con il numero 21, la Ferrari "250 LM" di Rindt-Gregory mentre taglia vittoriosa il traguardo dopo 348 giri. Sulla destra, la Ferrari "365" (18) di Rodriguez-Vaccarella, settimi con 320 giri percorsi.

A destra. I box della Ferrari, ricavati negli ex macelli cittadini di Le Mans.



cm³. Il successo della "166 MM", che proiettò la Ferrari tra i grandi costruttori di auto da corsa a livello internazionale, segnò anche la prima affermazione di un V12. Ancora oggi quel dodici cilindri di 2 litri, frutto del genio di Gioachino Colombo, rimane il motore di cilindrata più piccola ad aver conquistato la vittoria assoluta nella gara francese.

Nel 1950 debuttò la Jaguar con tre "XK 120 S" e venne costruito il celebre ponte Dunlop all'uscita della prima curva, ancora oggi "volto" stesso della 24 Ore di Le Mans. Da ricordare anche la partecipazione della prima vettura a motore centrale, la Map (Manufacture d'Armes de Paris) di Lacour-Veyron, equipaggiata con un diesel a 4 cilindri contrapposti di 4963 cm³ con compressore: abbandonò la gara durante la 7ª ora. L'anno successivo vinse la Jaguar "XK 120 C" numero 20 di Walker-Whithead; la Casa

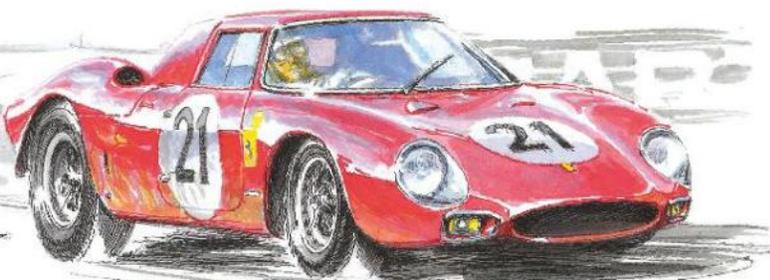
LE PROTAGONISTE



1964
Ford "GT 40"

Alla ricerca di un'affermazione internazionale

Tre esemplari partecipano nel '64 e segnano il debutto a Le Mans della "GT 40", che avrebbe legato il suo nome alla "24 Ore". Tutte ritirate. La più vicina al traguardo è la n. 10 di Phil Hill e Bruce McLaren, ferma al 192° giro.



1965
Ferrari "250 LM"

Ultima vittoria assoluta di una Rossa

Il primo posto di Masten Gregory e Jochen Rindt alla "24 Ore" del 1965 è l'ultima vittoria assoluta ottenuta da una Ferrari a Le Mans. Un'altra "250 LM" e una "275 GTB" ottengono quell'anno il secondo e terzo posto.



britannica avrebbe trionfato ancora nel 1953-55-56-57, dominando di fatto l'intero decennio.

La Porsche? Poco più di un "Maggiolino"

Il 1951 fu anche il primo anno della Porsche, la Casa che a Le Mans ha vinto di più (vedi a pag. 64): la "356 SL" di Veuillet-Mouche si aggiudicò la classe 751-1100 cm³. Il 1952 toccò invece alla Mercedes-Benz, che conquistò con le "300 SL" di Lang-Riess (numero 21) e Helfrich-Niedermayer (numero 20) i primi due posti; la Stella sarebbe tornata a brillare a Le Mans solo nel 1989, quando le Sauber-Mercedes "C9" di Mass-Reuter-Dickens (numero 63) e di Baldi-Acheson-Brancatelli (numero 61) ripeterono la doppietta di 37 anni prima. Per il pubblico l'eroe del 1952 fu però Pierre Boullin, detto "Levegh", autore di un'epica, ostinata cavalcata senza mai ce-

dere il volante della sua Talbot Lago "T 26 GS" numero 8. Egli prese il comando durante la 12^a ora e mantenne la posizione fino a 70 minuti dal termine della gara quando, con cinque giri di vantaggio sul secondo, il 6 cilindri in linea di 4,5 litri della sua Talbot Lago cedette. Errore di un pilota ormai sfinito che aveva mandato fuori giri il motore, oppure guasto meccanico? Non fu mai chiarito, ma subito esplose la polemica sulla sicurezza, che spinse già dall'anno successivo l'AcO a stabilire che i piloti non potessero guidare per più di 80 giri consecutivi o per più di 18 ore complessivamente (prescrizioni poi più volte modificate: per esempio, nel 1970 furono ammessi equipaggi composti da tre piloti); inoltre essi dovevano sottoporsi a una visita medica prima delle prove. Prima di "Levegh", l'impresa di portare a termine la gara senza sostituzione ▶

Sul filo dei 300 all'ora

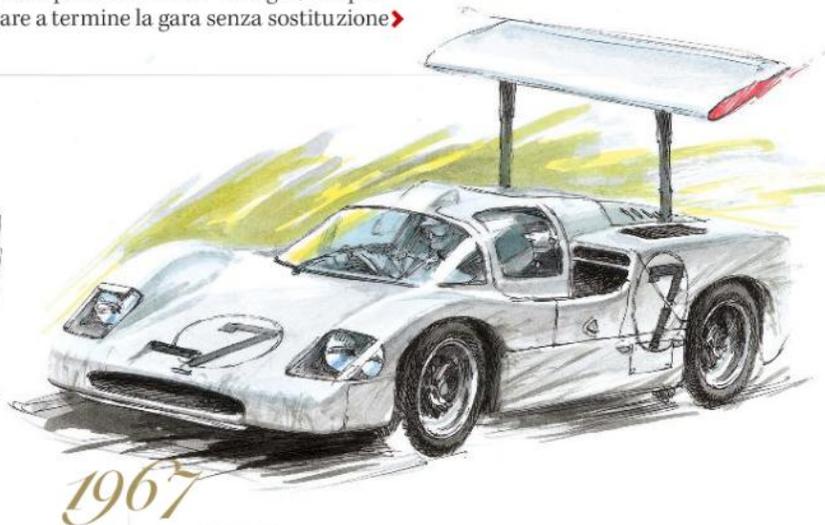
Sopra. Alla fine del lungo rettilineo di Hunaudières le vetture imboccano la curva di Mulsanne. Siamo nel 1964: si riconoscono la Ford "GT 40" (numero 12) di Richard Attwood-Jo Schlesler, la Maserati "151/3" (2) di André Simon-Maurice Trintignant, la Ferrari "250 GTO" (24) di Lucien Bianchi-Jean Blaton e la Ferrari "275 P" (20) di Jean Guichet-Nino Vaccarella che arriverà prima al traguardo.



1966
Ford "GT 40 Mk II"

Un'americana oscura il rosso delle Ferrari

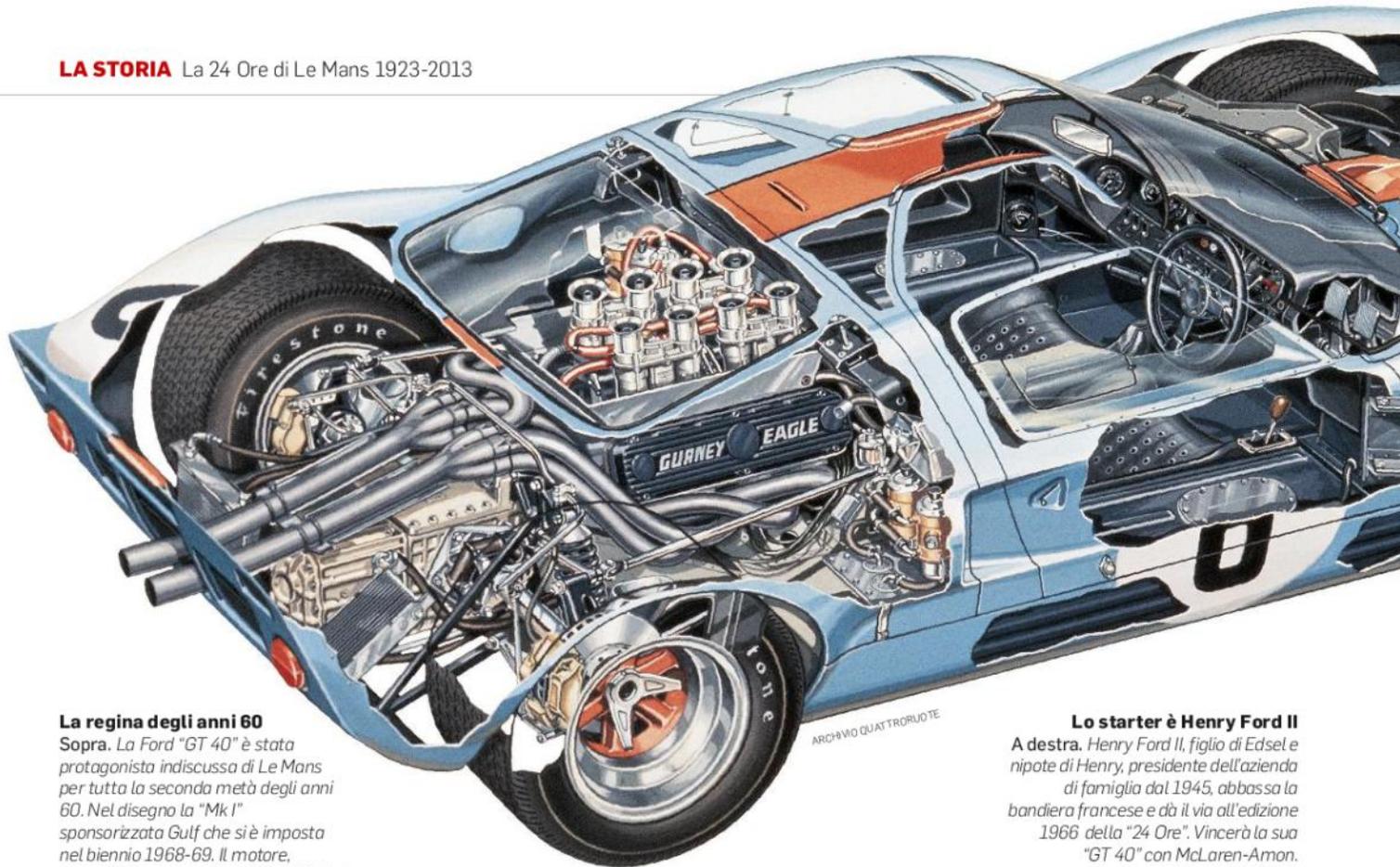
Chris Amon, Bruce McLaren e la "Mk 2" regalano alla Ford la prima, sospirata vittoria alla "24 Ore" inaugurando una serie di trionfi consecutivi che si ripeteranno nel 1967, nel 1968 e nel 1969.



1967
Chaparral "2F"

Laboratorio di aerodinamica

Non finiscono neanche la corsa ma le due Chaparral "2F" schierate nel '67 lasciano il segno per le loro intuizioni aerodinamiche e la trasmissione automatica. La Casa americana credeva nelle soluzioni deportanti per migliorare l'aderenza.



La regina degli anni 60

Sopra. La Ford "GT 40" è stata protagonista indiscussa di Le Mans per tutta la seconda metà degli anni 60. Nel disegno la "Mk I" sponsorizzata Gulf che si è imposta nel biennio 1968-69. Il motore, centrale-posteriore, è un V8 di 4,9 litri.

Lo starter è Henry Ford II
A destra. Henry Ford II, figlio di Edsel e nipote di Henry, presidente dell'azienda di famiglia dal 1945, abbassa la bandiera francese e dà il via all'edizione 1966 della "24 Ore". Vincerà la sua "GT 40" con McLaren-Amon.

Bandini esce di scena

Sotto. Edizione 1966, la Porsche "Carrera 6" di Jo Siffert-Colin Davis, quarta al traguardo, passa davanti alla CD "SP66" di Georges Heligouin-Jean Rives, alla Ferrari "330 P3" di Lorenzo Bandini-Jean Guichet e alla Matra "M620" di Jo Schlesser-Alan Rees, coinvolte in incidenti rispettivamente al 91°, 226° e al 100° giro.

era quasi riuscita, nel 1950, a Louis Rosier. Soltanto a due giri dalla fine egli cedette il volante della sua Talbot "T26 GS" al figlio Jean-Louis, che tagliò per primo il traguardo.

Nel 1953 la 24 Ore di Le Mans entrò a far parte del calendario del neonato World Sportscar Championship; vinse la Jaguar "XK 120 C" numero 18 di Rolt-Hamilton, prima affermazione di una macchina equipaggiata con freni a disco. Fu superato per la prima volta anche il muro dei 4000 km percorsi in 24 ore (4088,064 alla media di 170,336 km/h). Due anni dopo "Levegh" legò indissolubilmente il suo nome alla "24 Ore" restando ucciso in quella che rimarrà la più grave tragedia nella storia dell'auto-

mobilità sportivo: l'11 giugno del 1955, alle 18.26, sul rettilineo antistante i box, la sua Mercedes-Benz "300 SLR" numero 20 urtò la Austin-Healey "100 S" di Lance Macklin e andò a schiantarsi sul terrapieno che separava la pista dalle tribune. I frammenti della vettura esplosa e il motore furono proiettati sulla folla. Il bilancio fu di 81 morti e 178 feriti.

1955, il dramma di "Levegh"

L'incidente ebbe ovviamente profonde ripercussioni, tali da mutare il corso stesso dello sport automobilistico e da indurre addirittura la Svizzera a bandire ogni forma di competizione motoristica sul proprio territorio, divieto ancora oggi in vigore. La "24



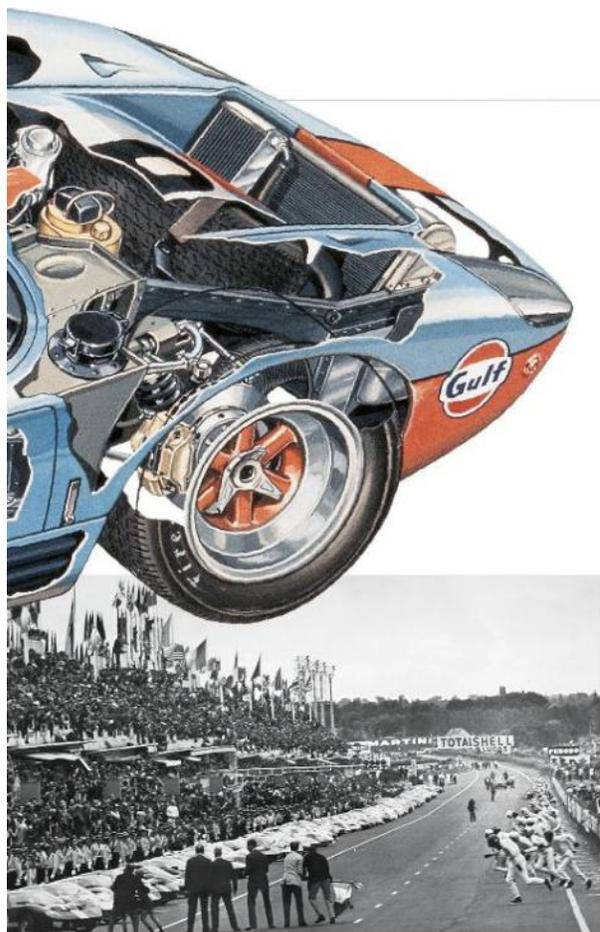
HO "RECITATO" CON STEVE MCQUEEN

Per quaranta volte, ininterrottamente dal 1961 al 2000, ho seguito da vicino la 24 Ore di Le Mans. Ero in quegli anni un fotoreporter di "Automobil Revue", giornale automobilistico svizzero, e consideravo la "24 Ore" la corsa più importante di tutta la stagione. Nel 1970 mi recai sul circuito di La Sarthe due volte in più del solito: si stava

girando il film "Le 24 Ore di Le Mans" (1971, regia di Lee H. Katzin) e fui ingaggiato anche io. Dovevo muovermi su e giù nei box, scattare foto, prendere appunti, parlare con piloti e tecnici. Di fatto, dovevo interpretare me stesso.

Protagonista della pellicola era l'attore americano Steve McQueen (1930-80) che come è noto nutriva una grandissima passione per i motori; accanto a lui recitavano anche piloti del

calibro di Derek Bell, Vic Elford, Jo Siffert e David Piper che perse una gamba in un incidente proprio durante le riprese del film. Mi ricordo un uomo, il tipico cowboy americano, che era il responsabile degli effetti speciali. Per creare l'effetto notte calava da una gru un enorme schermo nero sopra la scena. Oppure, per simulare l'esplosione di un motore in corsa, affidava ai piloti un pulsante per attivare un fumogeno che veniva fissato sotto i cofani delle vetture. La pioggia artificiale si faceva invece con getti d'acqua; per noi attori erano docce ghiacciate che dovevamo subire anche per dieci volte di fila, finché il regista non diceva che la scena era buona. Per gli incidenti più gravi venivano invece utilizzate auto teleguidate. Per esempio, una vecchia Lola venne "travestita" da Ferrari "512 M": modificata nei comandi per essere controllata a distanza, venne sparata contro le barriere. Il pilota a bordo era di paglia. Le macchine erano tutte autentiche, trovate da Jo Siffert (un commerciante nato!) o portate da scuderie private. Partecipò anche l'Autodelta che mise a disposizione alcune Alfa Romeo "33/3" accompagnate dai suoi meccanici. Ricordo che uno di loro, di origini trevisane, mi confessò di essere riuscito a comprare i mobili nuovi per la camera da letto grazie ai soldi ricevuti dalla casa cinematografica. La Solar Productions in effetti ci pagò piuttosto bene per quei quindici giorni che passammo sul circuito. Mi sono proprio divertito.



Ore" riuscì a sopravvivere alla catastrofe, ma per l'edizione del 1956 il circuito fu ampiamente rivisto, soprattutto nella zona di partenza e arrivo; si movimentarono 70.000 metri cubi di terra, si impiegarono 2500 metri cubi di cemento e 161 tonnellate di ferro per le nuove strutture e vennero investiti ben 300 milioni di franchi; per poter ultimare i lavori, la gara venne posticipata al 28-29 luglio. Il numero di partecipanti fu limitato a 52 (definitivamente elevato a 55 l'anno successivo) e venne rimosso l'obbligo di trasportare sulla vettura gli utensili e i ricambi per eventuali riparazioni. Le Mans, insomma, stava cambiando e le vetture di serie lasciavano gradualmente il posto a bolidi unicamente destinati ai circuiti.

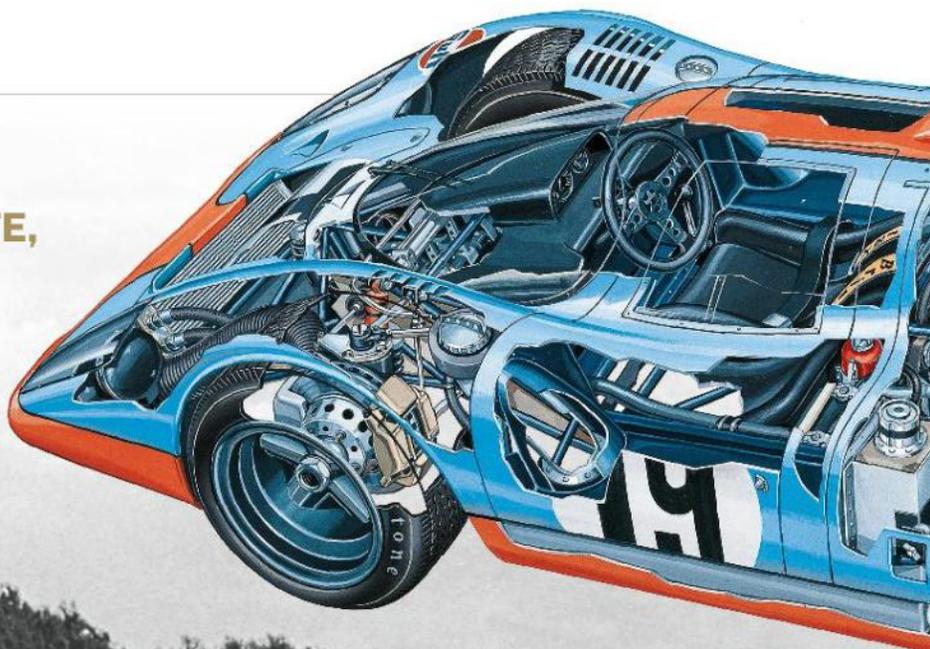
Nel 1959 le auto vennero divise nelle categorie Sport Prototipi e Gran Turismo e fu inaugurata una nuova classifica, basata sull'Indice au Rendement Energétique (calcolato in base a peso, velocità media e consumo), creata per motivare le Case a progettare motori più efficienti e carrozzerie più aerodinamiche.

I favolosi anni Sessanta

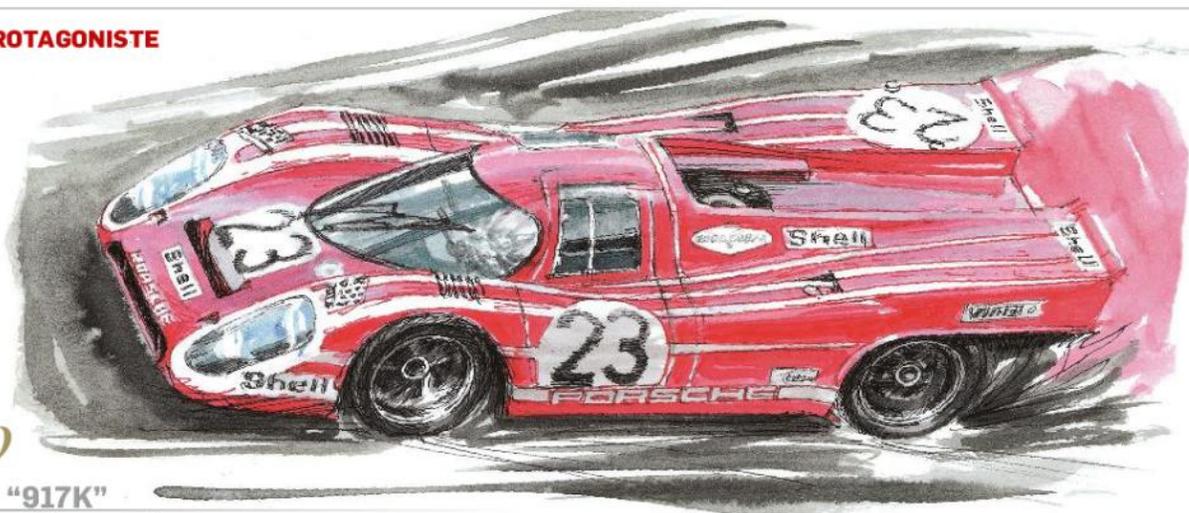
All'inizio degli anni Sessanta la "24 Ore" era universalmente considerata la più importante corsa al mondo. Ciò spinse le Case a sviluppare vetture espressamente concepite e costruite per competere a La Sarthe (in pochi anni le velocità medie passarono da 175 a oltre 218 km/h), e i grandi piloti della Formula 1 ad assicurare la loro partecipazione, contribuendo ad aumentare l'interesse del pubblico. Nel 1962 la Ferrari "330 LM" numero 6 di Gendebien-Hill fu l'ultima vettura a motore anteriore ▶



**LA MARCA PIÙ DECORATA
È LA PORSCHE, CON
SEDICI VITTORIE ASSOLUTE,
LA PRIMA NEL 1970**



LE PROTAGONISTE

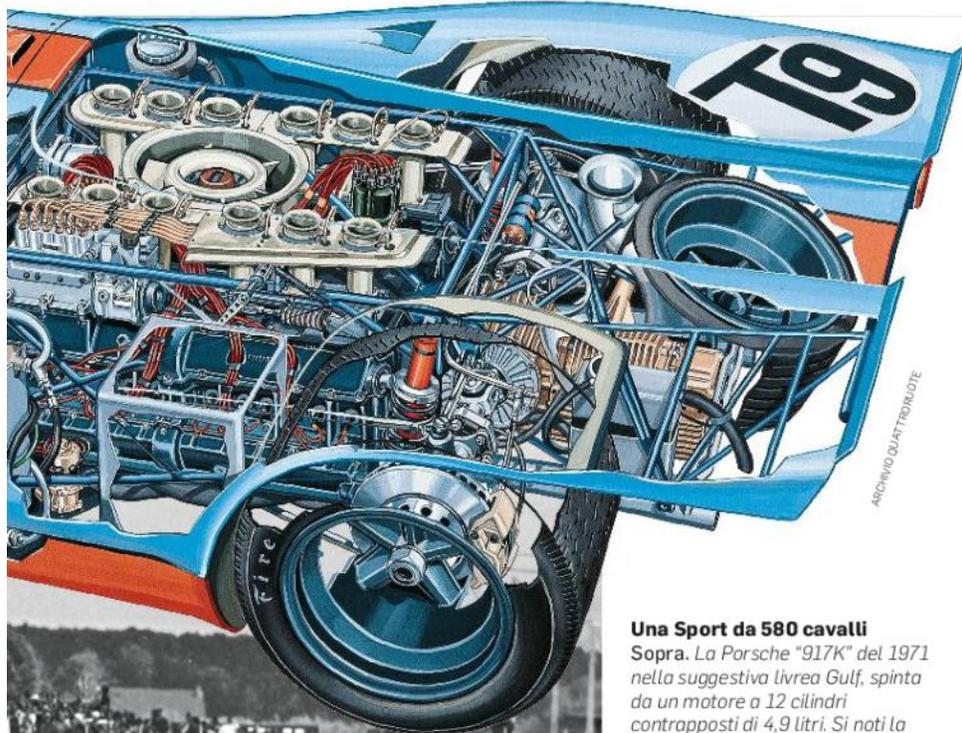


1970

Porsche "917K"

La prima di sedici, un record

La "917K" dell'equipaggio Hans Herrmann e Richard Attwood regala alla Casa di Stoccarda la prima delle sue sedici affermazioni a Le Mans. Nessun'altra Casa automobilistica ha vinto così tante volte la gara francese.



ARCHIVIO QUATTROQUOTE

Una Sport da 580 cavalli

Sopra. La Porsche "917K" del 1971 nella suggestiva livrea Gulf, spinta da un motore a 12 cilindri contrapposti di 4,9 litri. Si noti la tipica ventola di raffreddamento ad asse verticale per ottimizzare i flussi d'aria e limitare gli ingombri.



Sfida italo-francese

A sinistra. Le vetture arrivano alla Virage Ford che introduce al rettilineo delle tribune. Si riconoscono, ai primi posti, le Matra-Simca "MS670" e le Alfa Romeo "33 TT3". Siamo nel 1972: la vittoria andrà a Henri Pescarolo-Graham Hill su Matra.

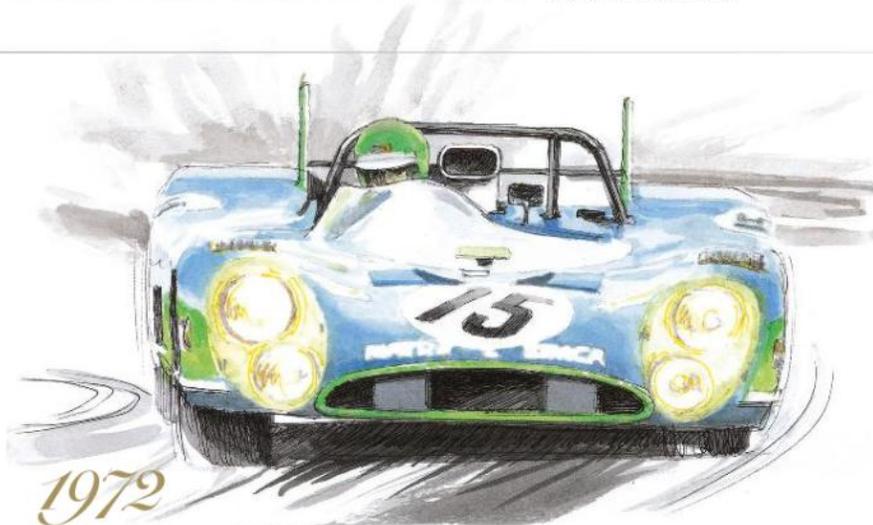


ad aggiudicarsi l'assoluto. Nella lotta senza quartiere per la vittoria, quello schema dovette cedere il passo alla più moderna ed efficace soluzione del motore centrale. Il decennio fu dominato dal confronto fra la Ferrari e la Ford, Davide contro Golia. Le Rosse, già vincitrici nel 1949-54-58, trionfarono dal 1960 al 1965, mentre il colosso di Detroit dominò le edizioni del 1966-67-68-69.

Ford dispiega i suoi grandi mezzi

Gli americani arrivarono con furgoni attrezzatissimi e grandi mezzi; installarono perfino un veicolo-cucina nel paddock, in modo che tutta la squadra potesse mangiare sul posto, senza perdite di tempo. Gli altri team, invece, erano "accampati" nei garage e nelle officine di Le Mans e dintorni. La Ferrari, per esempio, alloggiava nel vecchio macello di Le Mans, un vasto capannone presso la stazione. Ragazzini e cacciatori di autografi entravano di continuo per curiosare e ammirare le Rosse da vicino. La Porsche aveva base nel piccolo villaggio di Têloché, raggiungibile da una strada che correva lateralmente al rettilineo di Hunaudières. Il proprietario del garage locale si incaricava di organizzare l'accoglienza e a questo scopo "requisiva" tutte le locande del posto, ma poiché le camere non bastavano, alcuni meccanici li sistemava a casa sua o presso amici. John Wyer, direttore sportivo dell'Aston Martin e poi delle Ford e Porsche con i colori Gulf, installava il suo team in un villaggio vicino ad Arnage, accanto all'Hotel de France. Negli anni Cinquanta alcuni piloti inglesi si recavano a Le Mans alla guida delle loro macchine da corsa (dave una sorta di ultimo rodaggio...). La tradizione includeva pure una competizione, abusiva o quasi, che si svolgeva in una piazza della città la sera prima della gara: giovani del posto davano spettacolo con le loro macchine e la polizia chiudeva un occhio.

Gli anni Settanta si aprirono nel segno di Porsche: nel 1970 la Casa di Stoccarda ottenne la prima delle sue 16 vittorie assolute con la "917K" numero 23 di Herrmann-Attwood. Nel 1971, con Marko-van Lennep, stabilì anche un record (5335,313 km) imbattuto fino al 2010. L'egemonia Porsche, negli anni successivi, fu però favorita dalla partecipazione meno convinta delle altre Case e della ▶



1972

Matra-Simca "MS670"

Finalmente vince una macchina francese

La "MS670" arriva prima nel 1972 con Pescarolo-Hill: grazie alle due vittorie ottenute nel '73 ("MS670 B") e '74 ("MS670 C") dalla coppia Pescarolo-Larrousse, la Casa francese firma uno splendido tris sull'albo d'oro di Le Mans.



ARCHIVIO QUATTROLOTE



ARCHIVIO QUATTROLOTE

Arrivano le Gruppo C
 Sopra. La Jaguar "XJR-9LM" si aggiudica l'edizione 1988 con l'equipaggio Dumfries-Lammers-Wallace. Per la prima volta dopo sette anni la gara francese non viene vinta da una Porsche, che aveva annunciato il ritiro nel 1987. La Casa di Stoccarda rientrerà in veste ufficiale a Le Mans nel 2014. Sopra a destra. Nel 1982 debuttano le Gruppo C. La gara è dominata dalle Porsche "956" a effetto suolo che conquisteranno i primi tre posti.

crescente concorrenza della Formula 1. Nello stesso tempo si formò una schiera di piloti "specialisti" delle competizioni endurance.

Dalle Gruppo C al dominio del diesel

Nuova linfa vitale alimentò la "24 Ore" negli anni 80, grazie all'arrivo delle vetture Gruppo C introdotte nel 1982: la cilindrata dei motori era libera mentre le prescrizioni riguardavano, oltre al corpo vettura, la capacità del serbatoio (100 litri) e il numero dei rifornimenti (25). In tal modo il controllo delle prestazioni era imposto ponendo un limite ai consumi: semplice e geniale. Case, pubblico, sponsor e organi d'informazione non tardarono a manifestare il loro rin-

novato interesse tanto che la "24 Ore" tornò ad assumere una dimensione internazionale. Basti pensare che tra il 1980 e il 1989 parteciparono 595 piloti in rappresentanza di 31 nazioni: la Francia rimaneva in testa con 158 piloti, seguita dagli Usa (94), dalla Gran Bretagna (86) e, a pari merito, dalla Germania e dall'Italia (47).

La Porsche, che vinse nel 1981-82-83-84-85-86-87, rimane protagonista fino agli anni Novanta (1994-96-97-98), quando passa lo scettro all'Audi, che domina quasi incontrastata dal 2000 con i motori a benzina e, dal 2006, con i diesel: undici vittorie che l'avvicinano al primato della Porsche. Che intanto annuncia il suo rientro a Le Mans per il 2014. ■

LE PROTAGONISTE



1973

Sigma-Mazda "MC73"

Direttamente dal Sol Levante

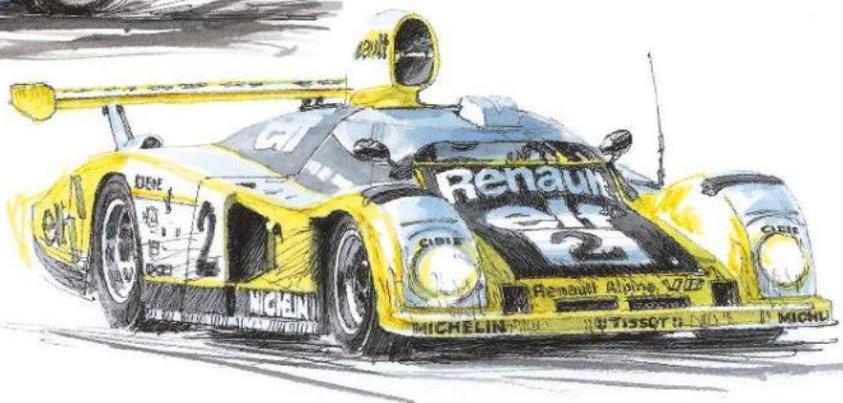
Per la prima volta scende in pista a Le Mans un'auto giapponese con equipaggio giapponese. Deludente il risultato: si deve ritirare al 79° giro.

1978

Renault Alpine "A442 B"

Le Mans si tinge di giallo

Sono Didier Pironi e Jean Pierre Jaussaud gli artefici della prima e unica vittoria ottenuta dalla Renault alla "24 Ore". In seguito la Casa francese concentrerà il suo impegno soprattutto nelle gare di Formula 1.





**IL DIESEL CI PROVA LA PRIMA VOLTA
NEL 1949. NE ESCE UMILIATO,
MA DAL 2006 DOMINA INCONTRASTATO**

Ha inizio l'egemonia Audi
Nella foto, L'Audi "R10 TDI" vince
nel 2006: è la prima affermazione
di una vettura a motore diesel.

La Casa tedesca ha vinto
ininterrottamente la "24 Ore" dal
2000, con due sole eccezioni: nel
2003 (vince una Bentley) e nel
2009 (Peugeot, anch'essa diesel).

UNA CITYCAR PER

Alejandro



Imprenditore spregiudicato
Sopra. L'industriale argentino Alejandro De Tomaso (1928-2003) fondò nel 1959 l'azienda automobilistica che portava il suo nome. Nel 1975 divenne proprietario della Maserati e un anno dopo, con la Gepi, rilevò l'Innocenti dalla British Leyland.





De Tomaso l'aveva fatta arrivare dal Giappone per studiarla: pensava di montarla nei suoi stabilimenti oppure di importarla. È lunga tre metri, ha la trazione anteriore e offre quattro porte. Ma il motore a due tempi è molto inquinante. Mai immatricolata, oggi appartiene a due appassionati della marca

testo e foto di Alfredo Albertini

Si è rifatta il look
Nella foto. Questo esemplare non è mai stato immatricolato e ha percorso appena 1687 km in 38 anni. Il paraurti a scudo identifica il model-year 1976: in precedenza esso era costituito da due semplici lame in acciaio.



Poco meno di tre metri di lunghezza, quattro porte, quattro posti, motore bicilindrico di 356 cm³, quasi 20 km con un litro. Non sono le caratteristiche dell'ultima citycar esposta al Salone dell'auto di Shanghai ma quelle della "Fellow Max", una piccola utilitaria giapponese nata nell'estate del 1970 e rimasta in produzione fino al 1979. Se siamo riusciti a fotografarla e a guidarla lo dobbiamo ad Alfonso Bertolini, 65 anni, bergamasco, ex dipendente della Daihatsu Italia, che la condivide con Sandro Molino, concessionario a Genova di varie marche, tra cui Chrysler e Jeep.

"Questo esemplare venne richiesto alla Daihatsu di Osaka da Alejandro De Tomaso a metà degli anni Settanta", spiega Bertolini, "perché l'eclettico imprenditore argentino aveva intenzione di importarla in Italia o, addirittura, di assemblarla nei suoi stabilimenti". Erano gli anni in cui

Sconosciuta in Italia

Sopra. Un depliant dei primi anni Settanta con la gamma colori e alcuni dettagli degli accessori. Questo modello non è mai stato importato nel nostro Paese.

A destra. Il piccolo motore a due tempi spinge la "Fellow Max" fino a 115 km/h. Il consumo medio di miscela è di quasi 20 km/litro.

Istruzioni per l'uso

Sotto. La portiera è dotata di un semplice bracciolo e non c'è l'alzavetri elettrico. Si noti l'autoadesivo con le istruzioni per il corretto avviamento del motore.

Sotto a destra. Il divanetto posteriore può ospitare, con qualche sacrificio, due passeggeri.



LE DIMENSIONI SONO QUELLE DELLA NOSTRA FIAT "NUOVA 500". MA L'ABITACOLO È ASSAI PIÙ SPAZIOSO

l'Innocenti era nelle mani della British Leyland ed erano da poco uscite le "Mini 90" e "120". La situazione finanziaria del gruppo britannico era però problematica e De Tomaso subentrò presto agli inglesi nella gestione della fabbrica di Lambrate. Evidentemente pensò a un'alternativa al modello disegnato da Bertone, che invece continuò a essere prodotto con il motore Austin. Solo qualche anno dopo, a seguito probabilmente dei contatti presi nel 1975, De Tomaso fece montare sulla seconda serie dell'utilitaria di Lambrate un motore Daihatsu, però a tre cilindri e a quattro tempi.

Torniamo all'esemplare di questo servizio, che ha percorso appena 1687 km ed è completamente originale, ad eccezione della batteria e del silenziatore centrale. "La vettura", continua Alfonso, "è praticamente nuova, ha solo un po' di ruggine superficiale nel vano motore in quanto ha vissuto negli ultimi anni a Genova, in un garage vi-

cino al mare. L'abbiamo acquistata sette anni fa da un concessionario Daihatsu ed è l'unica in Italia. Curiosamente ha la guida a sinistra, al contrario delle vetture per il mercato giapponese che ce l'hanno a destra come in Inghilterra. Per l'eventuale omologazione in Italia vennero sostituiti i fanalini anteriori, che sono di produzione nostrana, uguali a quelli dell'Alfa Romeo 'Giulia'; i fari sono invece della Cev".

Mai immatricolata in Italia, questa "Fellow Max" è di colore celeste con interni in finta pelle e tessuto e ha numero di telaio L38-552955. Fu esposta nello stand della Daihatsu Italia al Motor Show di Bologna del 2007, suscitando un certo interesse tra i visitatori, molti dei quali la scambiarono per un'auto moderna. Questo modello era inizialmente offerto con carrozzeria a due porte oppure van a tre porte. Nel 1971 fu la volta della coupé e, nel 1972, della quattro porte, che vediamo in queste pagine. ▶



Tipo esportazione

Sopra. Le scritte sul bagagliaio identificano la vettura come Daihatsu e come "360", con riferimento alla cilindrata.
Sotto. Questo esemplare, destinato all'Europa, ha guida a sinistra (in Giappone il volante è a destra). La plancia è impreziosita da finiture in finto legno. La signorina nelle foto è Eleonora Russo di Vigano (Milano), che ringraziamo della collaborazione.





Socio al 50 per cento

Sopra. Alfonso Bertolini, 65 anni, è uno dei due proprietari della vettura.

Ex dipendente dell'importatore Daihatsu per l'Italia, ora gestisce un'azienda che si occupa di ricambi per auto americane d'epoca.

Accesso difficoltoso

Sotto. Si avverte la mancanza di un più pratico portellone: lo sportello che dà accesso al bagagliaio è infatti molto piccolo e per caricare e scaricare occorre abbassare la schiena.

IL MOTORE DUE TEMPI HA IL MISCELATORE AUTOMATICO, MA CIÒ NON BASTA A CONTENERE LA FUMOSITÀ ALLO SCARICO

Nel corso della produzione la linea venne modificata solo in alcuni dettagli, come la mascherina e i paraurti. Quelli avvolgenti del nostro esemplare furono introdotti nel febbraio del 1975.

L'impostazione della vettura è quella d'obbligo per le utilitarie progettate a partire dagli anni Settanta: motore anteriore trasversale e trazione anteriore. Con la differenza che in questo caso il motore è un due tempi con miscelatore automatico. Osservando la macchina da vicino, stupiscono le dimensioni minime e l'altezza ridotta, poco più di un metro e trenta. Le portiere sono ovviamente piccole, ma l'accessibilità buona. Una volta al volante si scopre che tutto è a portata di mano: davanti al pilota c'è un semplice cruscotto con due quadranti (tachimetro-contachilometri, livello carburante, temperatura dell'acqua) arricchito da una finitura in simil legno. L'equipaggiamento include gli appoggiatesta e le frecce d'emergenza.

Al centro della plancia c'è l'autoradio, sul pianotone una rotella per azionare il tergicristallo e il lavavetro (a sinistra) e un'astina per comandare le frecce (a destra). Il cambio è a quattro marce, co-

mandate da una sottile cloche. Sulla portiera lato guida c'è un adesivo con le istruzioni per l'avviamento a freddo e a caldo. Si raccomanda di non premere a fondo l'acceleratore, a meno che la vettura non sia ingolfata. Una volta avviato, il bicilindrico emette il borbottio tipico del due tempi, reso ancor più silenzioso dal raffreddamento ad acqua; peccato che lo scarico sia un po' fumoso.

La "Fellow Max" si dimostra subito brillante, nonostante la piccola cilindrata. Lo sterzo è leggero e, quando si fa inversione, non occorre quasi mai far manovra grazie al ridotto raggio di sterzata e alle ruote di appena 10 pollici. La trazione anteriore rende la guida facile e sicura, con solo un po' di sottosterzo in curva. Nonostante le dimensioni esterne, l'abitabilità è sufficiente perlomeno davanti: dietro lo spazio per le gambe è infatti ridotto, ma con un po' di sacrificio vi trovano spazio due adulti. Dicono i proprietari: "Ora vogliamo immatricolarla per portarla ai raduni. Perciò occorrerà iscriverla all'Asi. Siamo proprio curiosi di vedere la faccia incredula dei commissari quando ci presenteremo per la certificazione...".



CARATTERISTICHE

Tutto in poco spazio
A lato. Il bicilindrico è collocato trasversalmente e occupa uno spazio molto ridotto. In basso a destra c'è il tappo del radiatore; in alto a sinistra la vaschetta del serbatoio dell'olio per il miscelatore.

Parcheggiare è facile
Sotto. Agile e maneggevole, questa utilitaria gira in un fazzoletto (il diametro di sterzata è di 8 metri).
In basso. Sostituire una ruota è un'operazione semplice. Si noti il cerchio di tipo scomponibile.



Motore Ant. trasversale - 2 tempi
2 cilindri in linea
Alesaggio 62 mm - Corsa 59 mm
Cilindrata 356 cm³
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 31 CV SAE a 6500 giri/min
Coppia 3,7 kgm SAE a 5000 giri/min
Un carburatore invertito Mikuni-Solex
Miscelatore automatico
Raffreddamento a liquido
Capacità circuito 3,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 26 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio a 4 marce
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 4,45:1
Pneumatici 5.20-10.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 4 posti
Scocca portante
Carrozzeria in lamiera d'acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali
Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a tamburo
Sterzo a circolazione di sfere
Serbatoio carburante 26 litri.

Dimensioni e peso Passo 2090 mm
Carreggiata ant./post. 1120/1110 mm
Lungh. 2995 mm - Largh. 1295 mm
Altezza 1310 mm
Peso a vuoto 510 kg.

Prestazioni Velocità 115 km/h
Consumo medio 5,5 l/100 km.

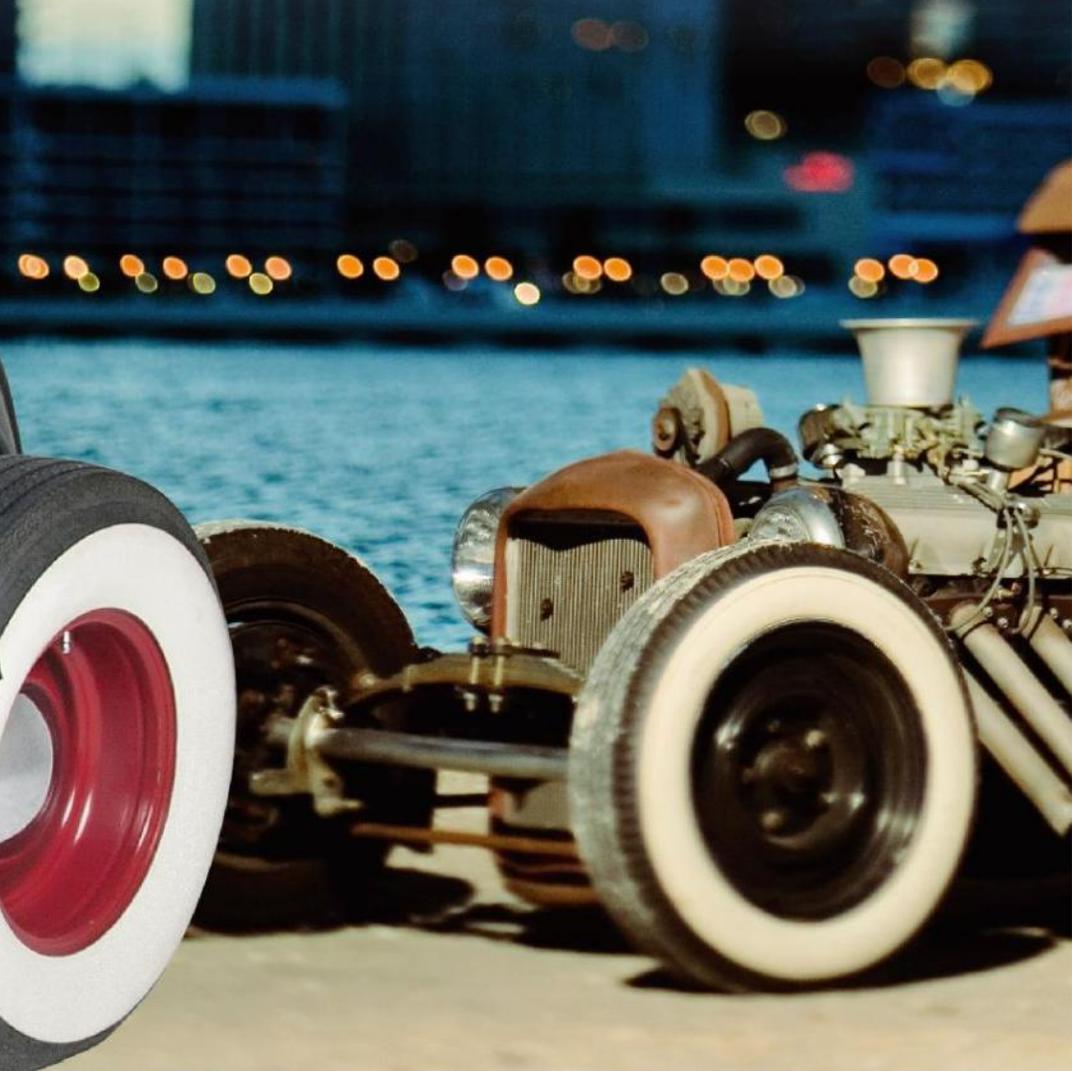


Ruggine ROVENTE



Più sembrano vecchie e malandate meglio è. In Usa la customizzazione non è mai stata così "politicamente scorretta". Le macchine-pantegana vengono studiate a tavolino. Smontando ciò che non serve e senza usare vernici. Le gomme però devono essere nuove. Per sicurezza

di Dario Tonani





Eppur si muovono...

Nella foto. Mascherato da reduce di mille battaglie, un pickup Ford del 1930, con un motore V8 dei nostri tempi, scarichi liberi e assetto ultra ribassato. Spesso queste vetture sono dotate di regolazione dell'altezza da terra, tramite un sistema denominato "air ride".

Sopra, da sinistra. Ford berlina dei primi anni 30. Le gare su sterrato o di accelerazione sul quarto di miglio sono abbastanza comuni nelle manifestazioni per "Rat Rod".





Il filtro dell'aria come standardo

A sinistra. Una berlina degli anni 30, con un aggressivo filtro dell'aria che "s'impenna" quasi a livello del tetto. Come in quasi tutte le "Rat rod", le ruote anteriori sono scoperte e piuttosto strette.

Guai a bollarle come semplici rottami. Negli Stati Uniti, dove sono nate nei primi anni Settanta, le "Rat Rod" sono considerate un'espressione della cultura rockettara e punk; una forma di anticonformismo nell'uso dell'automobile.

L'origine del termine "Rat Rod" è controversa: pare sia comparso per la prima volta sulla rivista "Hot Rod Magazine", in un articolo dedicato alle macchine verniciate solo col primer (famosa la cover con la Ford "32 Sedan" costruita da Pete Eastwood e Bakarat). Il fenomeno però affonda le radici in quello delle cosiddette "beater", rottami da strada mantenuti in condizione di "sopravvivenza minima" grazie a una customizzazione povera, cannibalizzando pezzi da altri veicoli (ne parlò la rivista "Rod and Custom Magazine" nel dicembre 1972). In pratica, le macchine erano messe in condizione di marciare senza minimamente preoccuparsi del confort né tantomeno della loro estetica.

In un Paese, gli Stati Uniti, dove ogni eccentricità tende a diventare fenomeno da baraccone, il passo verso le "Rat Rod" non poteva che essere brevissimo:

nacque il gusto di replicare artificialmente gli acciacchi del cattivo uso e la patina del tempo, ispirandosi alle fuoriserie e alle hot rod degli anni 40, 50 e 60. Insomma, via parafranghi, cofani e paraurti in funzione esclusivamente dell'essenziale, lasciato per giunta allo stato grezzo in modo che dia un senso d'incompiutezza; dal telaio ai motori, il resto della vettura è un accrocchio di parti fagocitate da modelli diversi. Siamo all'esaltazione della mera sopravvivenza stradale.

Il tutto, però, senza ignorare una certa coerenza d'insieme: la forma sarà quasi sempre quella dei "light truck" degli anni 30 o delle classiche hot rod del dopoguerra, con abitacoli tagliati, telai ribassati, motori in mostra, scarichi liberi e tromboncini d'aspirazione che assumono la forma di canne d'organo o di obici pronti a sparare. E, perché no, croci maltesi e finti fori di proiettile sulle carrozzerie.

Ruggine ovunque, saldature a vista e gomme spropositatamente grandi ma assolutamente in ordine, dato che alle auto si chiede addirittura di correre. E magari di cimentarsi in frequentatissimi concorsi d'eleganza. In fin dei conti, un po' "Gioventù bruciata" e un po' "Mad Max"...

Volkswagen dopobomba

Sotto, da sinistra. Un vecchio "Maggiolino" degli anni 50 customizzato da auto post-apocalittica (con ruote e cerchi, però, nuovissimi); un "Typ 2" furgone degli anni 60, che esibisce con orgoglio una livrea interamente intoccata dalla ruggine.



Un hot rod un po'... invecchiato

A destra. Ford "A" berlina del 1930, senza gli eccessi che caratterizzano solitamente le "Rat Rod"; motore Chevrolet e "air ride" per l'assetto ribassato. Se si eccettua la carrozzeria nuda e arrugginita, l'esemplare potrebbe essere preso per un classico hot rod.





Lavori sul tetto

A centro pagina. Ford coupé del 1931; l'esemplare denota un certo gusto estetico. Si notino la leva del cambio esterna e le saldature a vista, che testimoniano il lavoro di abbassamento del tetto.

In alto, da sinistra. La scocca di un pickup di metà anni 30 è stata appoggiata su un telaio recente; Ford "A" coupé: ancora una volta il tetto è tagliato e l'assetto ribassato.

Guerriera dell'apocalisse

Sopra. Il tema "Rat Rod", portato alle sue estreme conseguenze: la base è un pickup Studebaker del dopoguerra, equipaggiato con un motore V8 recente, compressore volumetrico e un sistema d'aspirazione enorme. La carrozzeria, invece, è stata lasciata alle condizioni di abbandono. Il risultato è una vettura in stile "Mad Max"...

MAGNIFICO "BIDONE"



Il prezzo di lancio era così basso da destare sospetti e i primi esemplari si rivelarono subito poco affidabili. Ma aveva dalla sua il richiamo del marchio e una linea affascinante. Le serie successive corressero parte dei difetti di gioventù. Motore V6, 2 litri, 180 CV e 215 km all'ora

Sapore di nuovo

Nella foto. Di colore Dark Smoky Quartz, questo esemplare, immatricolato nel settembre del 1983, è una prima serie, ma monta i cerchi ruota della "Biturbo" seconda serie (1984-87). Dal marzo 1985 appartiene a Carlo Carugati, vicepresidente del Biturbo Club Italia e ha percorso solo 45.000 km.

di Maurizio Schifano, foto di Simone Romeo



U

na Maserati a meno di venti milioni di lire? Impossibile. Eppure è questo il prezzo, scandaloso per i puristi del marchio, fissato nel dicembre 1981 per la "Biturbo". Così ha voluto Alejandro De Tomaso, che con un modello "popolare" intende risolvere le sorti della Casa di Modena, entrata a far parte del suo Gruppo nel 1975.

La prevista cadenza produttiva di 5000 esemplari l'anno, realizzabile grazie al fatto che le scocche e gli interni sono allestiti alla Innocenti di Lambrate (anch'essa parte del Gruppo), consentirebbe le economie di scala necessarie per contenere il prezzo nei venti milioni stabiliti. L'obiettivo però non sarà mai raggiunto, perché l'entusiasmo con cui la "Biturbo" è accolta sarà presto raffreddato dai problemi di gioventù, conseguenza di uno sviluppo affrettato e dell'uso di componentistica scadente. Nel giro di un anno il prezzo di li-

stino salirà a oltre 24.000.000, frenando ulteriormente le vendite. Peccato, perché la nuova nata ha tutto per piacere: per prima cosa una carrozzeria elegante, disegnata dal centro stile della Casa, presieduto dall'ing. Pierangelo Andreani e ispirata a quella della "Quattroporte" del '79 di Giorgetto Giugiaro. Poi un abitacolo lussuoso, comodo per quattro se non per i cinque posti omologati, con sedili rivestiti in velluto (di serie) o in pelle (optional), volante rivestito in pelle regolabile in distanza e altezza, strumentazione completa, condizionatore d'aria e alzacristalli anteriori elettrici di serie.

Il tono generale è quello delle Maserati più classiche, fatto di una sapiente miscela di raffinatezza. ▶



L'ABITACOLO APPARE LUSSUOSO MA LA PELLE E LA RADICA DEI RIVESTIMENTI SONO FINTE

Appaga l'occhio

Sotto. La plancia, generosamente imbottita, sfoggia rivestimenti in finta pelle ma comunque di qualità e inserti in finta radica. Il volante, invece, è in pelle; il pomello del cambio in legno. Il quadro strumenti comprende, da sinistra, termometro acqua, manometro turbo, tachimetro con contagiri, manometro olio, contagiri, livello benzina e voltmetro. Nella parte superiore una batteria di spie per ogni tipo di segnalazione.

confort e sportività, ma con un piglio innovativo che rende la "Biturbo" più adatta a una clientela giovane che a quella dei commendatori. Di nuova progettazione il motore, con cilindrata al limite dei 2 litri per evitare l'Iva del 38% che in Italia in quegli anni grava sulle vetture con cilindrata superiore ai 2000 cm³. Si tratta di un V6 in lega leggera che pesa solo 150 kg, con tre valvole per cilindro (brevetto Maserati-De Tomaso): le due valvole di immissione, una piccola e una grande, sono comandate dalla stessa camma attraverso un

unico bicchierino e i loro diametri sono ottimizzati rispettivamente per i bassi e gli alti regimi. Ciò dovrebbe ridurre il consumo di carburante, che in realtà risulterà sempre elevato.

Per sviluppare la potenza atta a garantire le alte prestazioni, come ci si aspetta da una Maserati, viene adottata la sovralimentazione con due turbocompressori (uno per bancata), forniti dalla giapponese IHI, in modo da sfruttare la simmetria del motore ed evitare così condotti dall'andamento troppo tormentato. Grazie alle giranti ▶





Digitale agli esordi

Sopra a sinistra. Al centro della plancia spicca l'orologio digitale tipico della prima serie (sulla seconda sarà montato un più elegante analogico). Sulla console i comandi del condizionatore e la radio con mangiacassette.

Velluto da salotto

Sopra. I sedili sono rivestiti in velluto millerighe appositamente realizzato per la Maserati. La finitura "morbida", con pieghe bene in evidenza, richiama quella di un salotto. Di serie le cinture e gli appoggiatesta anche posteriori.

Fin troppo comoda

Sotto. Su strada la "Biturbo" non ha un comportamento da vera sportiva, a causa delle sospensioni abbastanza morbide che, d'altra parte, offrono un confort adeguato alla classe della vettura. La velocità era di 215 km/h.





Veloce ma impegnativa

Sopra. Sottostanzante se si entra forte in curva, la "Biturbo" diventa sovrastranzante se si toglie improvvisamente il gas. Lo sterzo, poco preciso, non aiuta.

A sinistra. Tra la "V" del motore si nota la "scatola" che racchiude il carburatore, dove confluiscono i raccordi di sovralimentazione.

più piccole e leggere rispetto a quelle di un unico turbocompressore, si ottengono una risposta all'acceleratore più pronta e un'erogazione della coppia più progressiva.

L'alimentazione è fornita da un carburatore doppio corpo, racchiuso in una "scatola" all'interno della quale soffiano i condotti di sovralimentazione. Ciò causa il primo, principale problema della "Biturbo": l'avviamento a caldo estremamente difficoltoso, dovuto ai vapori di benzina che, ristagnando in un ambiente chiuso, ostacolano l'aspirazione dell'aria fresca. Sul libretto d'uso e manutenzione la Casa prescrive la procedura per superare il problema, che però non sempre funziona. Un miglioramento arriverà con la più evoluta "425", la versione a 4 porte della "Biturbo" con motore di 2,5 litri lanciata nel dicembre 1983 ed equipaggiata con una pompa elettrica che, allo spegnimento del motore, interviene automaticamente estraendo i vapori di benzina. La soluzione definitiva arriverà con l'alimenta-

CARATTERISTICHE

Motore	<p>Anteriore, longitudinale - V6 di 90° Alesaggio 82 mm - Corsa 63,5 mm Cilindrata 1996 cm³ Rapporto di compressione 7,8:1 Potenza 180 CV DIN a 6000 giri/min Coppia 26 kgm DIN a 5600 giri/min Tre valvole per cilindro Un albero a camme in testa per bancata Un carburatore Weber "36 DCHVH 16/100" Un turbocompressore per bancata Accensione elettronica Lubrificazione forzata, 7 litri Raffreddamento ad acqua, 12 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.</p>
Trasmissione	<p>Trazione posteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 3,73:1 A richiesta trasmissione automatica a 3 rapporti Rapporto al ponte 3,31:1 Leva di comando centrale Pneumatici 195/60 HR14 Cerchi in lega leggera 5 ½ J.</p>
Corpo vettura	<p>Coupé 2 porte, 5 posti Scocca portante in acciaio, Sospensioni ant. tipo McPherson Sospensioni post. indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali Ammortizzatori telescopici Freni a disco con servofreno Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 61 litri.</p>
Dimensioni e peso	<p>Passo 2514 mm Carreggiata ant./post. 1420/1431 mm Lungh. 4153 mm - Largh. 1714 mm Altezza 1305 mm Peso a vuoto 1086 kg.</p>
Prestazioni	<p>Velocità 215 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,5 secondi Consumo medio 13 l/100 km.</p>

Design curato

Nella foto. Opera del centro stile della Casa, l'elegante e moderno disegno della carrozzeria mostra dettagli curati, come le appendici paraspruzzi integrate nei paraurti posteriori. Lo stampaggio delle parti in plastica non è impeccabile.



LA BELLA LINEA A CUNEO E LA MECCANICA RAFFINATA ENTUSIASMARONO SUBITO IL PUBBLICO. POI ARRIVARONO LE DELUSIONI

zione a iniezione adottata nel 1987 su tutte le versioni. Un secondo problema è il funzionamento difettoso del tenditore della cinghia di distribuzione, che ne causa la rottura dopo soli 25.000-30.000 km; la Casa lo risolverà nel 1985 con una modifica in produzione, che sarà eseguita obbligatoriamente e a pagamento anche sulle vetture già vendute. Altri problemi riguardano la pompa della benzina, che su molti esemplari smette improvvisamente di funzionare dopo poche migliaia di chilometri; l'accensione, che tende a funzionare a intermittenza e il differenziale, un Salisbury che fischia già da nuovo.

La scarsa esperienza dei guidatori dell'epoca in fatto di turbo causa un ultimo grave problema, peraltro condiviso con le coetanee Saab e Renault sovralimentate: prima di spegnere il motore occorre lasciarlo girare al minimo per qualche secondo per far raffreddare la turbina. Diversamente, il lubrificante tende a carbonizzarsi nelle minuscole canalizzazioni e non circola più,

con le conseguenze che si possono immaginare. Gran parte di questi problemi, che affliggono la prima discussa serie della "Biturbo" (cioè quella protagonista del servizio), sono risolti nel giro di pochi anni con modifiche e sostituzioni di molti componenti.

Col tempo questa Maserati "cadetta" che, in varie serie e versioni, rimarrà in produzione fino al 1996, saprà far emergere i pregi di una vettura raffinata nell'estetica, tecnicamente evoluta e anche lussuosa, pur con tutti i limiti di una costruzione di serie vincolata dal contenimento dei costi. Molti esemplari della prima serie sono stati rottamati proprio a causa dei loro difetti, i cui elevatissimi costi di riparazione ne hanno impedito la sopravvivenza. Altri, per fortuna, sono stati aggiornati con componenti delle serie successive. 



Corto ma profondo

Sopra. Buona la capacità del bagagliaio (330 dm³), grazie alla carrozzeria a tre volumi con la coda alta. La ruota di scorta è sotto il piano di carico. Il rivestimento è in moquette. In alto. Le maniglie delle porte, cromate, sono griffate col marchio del Tridente.



COME INVESTIMENTO MEGLIO **LA PRIMA SERIE**

IL RESTAURO

I PROBLEMI SI RISOLVONO CON GLI AGGIORNAMENTI

I principali guai della "Biturbo" prima serie derivano dall'adozione di materiali, soluzioni costruttive e componenti inadeguati. Dei problemi dell'impianto di sovralimentazione abbiamo già detto nelle pagine precedenti; aggiungiamo che il controllo elettronico (MABC), adottato dal 1983, ne migliorò il funzionamento, ma aggiunse l'inaffidabilità dovuta alle numerose tubazioni in gomma a rischio tenuta con l'invecchiamento. Il filtro in bronzo montato inizialmente sul circuito di lubrificazione degli alberi a camme, intasandosi, ne causava il bloccaggio e quindi la rottura della cinghia di distribuzione: il problema fu risolto eliminandolo. Per quanto riguarda la trasmissione, il differenziale Salisbury presentava un funzionamento difettoso, oltre che rumoroso; la situazione migliorò nettamente col "Sensitork" della "Biturbo" seconda serie, che può essere montato anche sulla prima. Per quanto concerne gli interni, i rivestimenti in finta pelle della prima serie sono di qualità superiore rispetto a quelli delle serie successive, che invecchiando si crepano vistosamente. Il materiale d'origine è oggi introvabile: si possono rifare in pelle ma con una spesa notevole, considerando che ne occorrono 13 m². La reperibilità di ricambi originali nuovi è limitata: alcuni, come calandra, fanaleria, maniglie porta, volante, cerchi ruota e differenziale sono introvabili. Volenterosi specialisti, come l'officina Fratelli Campana di Solaro (MI), ne hanno curato delle riproduzioni che elenchiamo assieme ai ricambi originali nella tabella a parte.

NE HANNO SCRITTO

LETTERATURA **MINIMA**

- **Ruoteclassiche** marzo 2003, Dossier 1981-1990
- **Quattroruote** gennaio 1983, Prova su strada prima serie
- **Maserati Cars Performance Portfolio 1982-1998**, Brooklands Books 2002, testo in inglese, 136 pagine, prezzo 25,30 euro.

Esemplari prodotti

13.783* dal 1982 al 1986

**Comprese la "Biturbo" seconda serie e la versione "Export".*

GAMMA COLORI 1982

Avorio e amaranto (pastello), Dark Smoky Quartz, Green Smoky Quartz, Dark Aquamarine, Golden Beryl e Brown (metallizzati).



LA PAGELLA

PER APPREZZARLA BISOGNA CONOSCERLA

Fascino	****	L'eleganza della linea, ma anche il sound del motore, richiamano ancora l'attenzione.
Prezzo	****	La quotazione, quasi incredibile per il tipo di vettura, compensa in parte i costi di esercizio.
Costo di gestione	**	A parte il consumo elevato, va considerata la manutenzione da affidare a mani esperte.
Uso quotidiano	**	L'uso per brevi spostamenti è sconsigliato a causa dei problemi di avviamento a caldo.
Affidabilità	**	Solo un'attenzione costante a rumori o piccoli difetti può limitare gravi problemi futuri.
Reperibilità ricambi	***	Molte parti originali sono merce rara, anche se non costosa. Per fortuna ci sono le repliche.
Attività dei club	****	In Italia c'è un sodalizio dedicato, ma anche all'estero i fan del modello non mancano.

VALORE NEL TEMPO

La "Biturbo", al lancio, viene venduta a un prezzo di listino di 22 milioni (maggio 1982), che nei mesi successivi continua a lievitare, fino a superare i 27 milioni nell'autunno del 1983 quando la prima serie esce dal listino. La cattiva reputazione ne causa una fortissima svalutazione, che si arresta solo poco dopo l'anno 2000. La recente risalita ha visto, in meno di dieci anni, raddoppiare una quotazione che comunque si è mantenuta su valori modesti per via dello scarso appeal di una vettura potenzialmente inaffidabile e dal restauro problematico. Negli ultimi dieci anni la rarità della prima serie è stata premiata da una valutazione che oggi è di oltre il 30% maggiore di quella della "Biturbo" seconda serie.



RICAMBI ORIGINALI NUOVI

Parabrezza	Euro 485
Paraurti anteriore	595
Paraurti posteriore	305
Pistone a gas cofano motore	32
Pistone a gas cofano bagagli	20
Bloccasterzo	112
Ventilatore abitacolo	220
Filtro aria	61
Pompa acqua	245

Disponibili presso i concessionari Maserati. Prezzi con Iva.

RICAMBI RIPRODOTTI

Guarnizione parabrezza	Euro 200
Ammortizzatore ant./post. (revisionato)	245
Cinghia distribuzione (Dayco)	91
Pompa benzina (Pierburg)	315
Turbocompressore sx/dx (IHI)	908
Kit frizione (disco e spingidisco)	425
Guarnizioni castelletto porta camme	11
Guarnizione coperchio valvole	15
Scatola guida	450

Prezzi con Iva.

Si ringraziano il Biturbo Club Italia (www.biturboclubitalia.it) e l'Officina Fratelli Campana di Solaro (MI) per la preziosa collaborazione. Ha posato per noi la modella Monika Parubska.





IL VENTO DEL NORDEUROPA

È pronta nel 1943, ma va in produzione quattro anni più tardi. Carrozzeria a scocca semiportante, 2 porte, 2 volumi, motore 4 cilindri 1,4 litri, cambio a 3 marce, impianto elettrico a 6 Volt. Nel 1955 un aumento dell'alesaggio porta la cilindrata a 1,6 litri e la potenza a 85 CV (la nostra brochure si riferisce a questa versione). Nel '58 arriva la "PV 544" che adotta parabrezza curvo e quattro marce. L'impianto a 12 V, più consono ai climi nordici, arriva solo nel '62. La produzione cessa nel 1965 dopo quasi 450.000 esemplari

di Raffaele Laurenzi





Per salvare la faccia
 A sinistra. Nel 1951
 i paraurti vengono rinforzati
 con un "baffo", come quelli
 del "Maggiolino", molto
 graditi in America.
 Sotto. Fin dagli anni 50,
 Volvo pone l'accento sulla
 sicurezza: i freni vantano una
 superficie d'attrito di 870 cm² per
 tonnellata. Qui sotto è raffigurata la
 scocca semiportante, con
 longheroni nella parte anteriore.

Individual Driving Position

You sit in unparalleled comfort when you drive the Volvo PV 444. Both the front seats can be manually adjusted for individual requirements. You do not need to sit in a cramped position either since there is legroom as plenty even for the tallest people.

The elegant simplicity of the combination instrument panel just below the line of road vision means that you can read all the instruments at a glance. There is electric, auto-lit, variable-intensity lighting, too, bonded to prevent irritating windshield reflections during night driving. Powerful handbrakes for safe night road without distractions. Combined ignition and starting switch with dual-point automatic valve to ignition coil. Compact heater and ventilation control panel on left.



No need to worry if all the belts are broken up. Early cars a few moments to correct the PV 444 sits a sturdy, non-slipable steers. There is plenty of space for two - even if they are both as fat as...



Photo by Ford Hulton

The Volvo PV 444: Stock model winner in its class at Palm Springs, Santa Barbara, Turley Pines and other competitive trials!

The Family Sports Car

The Swedish Volvo PV 444 combines the power and high-speed performance of a sports car with the safety and comfort of the most family car. It is a shining example of Swedish precision engineering at its best.

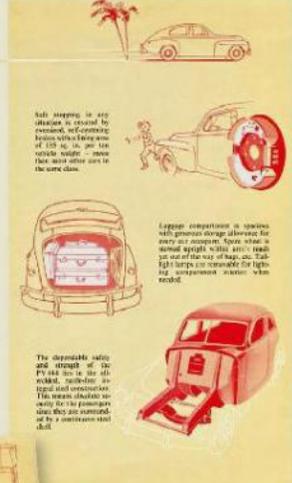
More than just a sports car, it has been designed for real safety with the smooth suspension in combination with a seat that can fold overboard, careful driving.

The PV 444 is exceptionally easy to handle. In dense town traffic its compact design and tight steering circle are great advantages especially as far as parking is concerned.

Out on the open road, the economical twin-carburetor engine gives you sparkling high-speed performance. But no matter how fast you drive you always have a smooth controlled ride due to the ideal weight distribution and superb roadability.

Built to stand up to outdoor parking in all weather, the complete body has been rust-proofed by bonding zinc to the surface. This is corrosion of glossy but tough and durable synthetic enamel.

There are many spare part depots at several points in the US and, from these, a network of stations for service and spares is being developed.



Safe stepping is any obstacle is covered by conventional, self-centering front wheel base area of 115 in. per the vehicle weight - means that most other cars in the same class.

Lighter construction is lighter with greater strength. Space when a wheel drops, body will stand up out of the way of legs, etc. Two light bars are provided for lighting compression spring when needed.

The dependable safety and strength of the PV 444 lies in the all-steel, reinforced integral steel construction. This means absolute safety for the passengers when they are surrounded, not by a conventional steel shell.

Più veloce della "Giulietta"
 Sopra. Le porte si aprono controvento. Si noti il cambio a leva lunga, senza rinvii.
 A destra. Il depliant, destinato al mercato Usa, evidenzia il nuovo motore 1,6 litri a due carburatori, che nel 1955 sostituisce il "1400" a un solo carburatore e imprime alla vettura una velocità massima di 95 miglia orarie, circa 155 km/h. Pagina di fronte. La gamma colori di, sotto, una tavola artistica della "PV 444". Fanno da sfondo, verosimilmente, i fiordi scandinavi.

New Dynamic 85 HP Twin-Carburetor Engine



The 85 HP in the bottom 1.6 liter, overhead-valve engine is the finest engineering of the PV 444.

Careful balancing and timing of the pistons with integral pins to the rods in the smooth running of this engine at all speeds up to 95 m.p.h.

Only American design can result in the combination of complete dependability and practical fuel economy.

Requiring only a minimum of service, this world power plant is built for easy, hard driving.

Parking is a breeze with the PV 444. Its compact design, tight steering circle and integral front end, mean that it can be moved with ease into any spot for a larger car.

The shock-resistant front and windshield defroster system in highly efficient front end design and labor saving feature. The "leaner" water-cooled engine replaces the standard and provides enough coolant for the engine. The quickly designed, exclusive ventilation system ensures a constant supply of cool air on hot summer days.



UP TO 35 MILES TO A GALLON • 0-40 MILES IN 17 SECONDS • TOP SPEED: 95 M.P.H.



Il saluto della mascotte

Sopra. L'omino formato da una serie di bandiere tricolori e con un pallone come testa, mascotte dei Mondiali 1990: si chiamava "Ciao".

Nella foto. La "Panda" carrozzata Maggiore ritratta in uno dei luoghi che le sono più congeniali: lo stadio milanese di San Siro.



A white Fiat Panda Italia 90 is parked in the foreground, showing its front left side. The car has a black bumper and a wheel with a soccer ball pattern. In the background, there is a large, modern stadium with a prominent spiral ramp structure. The sky is clear and blue.

Tifava per **LA NAZIONALE**

Se non è unica, poco ci manca: la "Panda Italia 90" venne costruita in serie limitata per i Mondiali e la versione aperta era ancor più rara. Difficile dire quante ne siano rimaste. Una, però, l'abbiamo trovata: è a Milano

di Fulvio Zucco, foto di Daniele Tenconi



Rara come una "Panda". Un'affermazione che suona paradossale, riferendosi alla diffusissima utilitaria torinese che, seppur nata nel 1980, è ancora comune sulle nostre strade. Eppure, se si parla di una particolare versione come la "750 Italia 90", paradossoso non è. La macchina era caratterizzata da una livrea tutta bianca, paraurti e calandra compresi, da interni specifici di colore azzurro decorati con la mascotte dei Mondiali di calcio, da decorazioni adesive a tema e, particolare che più saltava all'occhio, da copriruota a foggia di pallone.



Scoperta per pochi

La "Panda Italia 90" risultava piuttosto vistosa e non se ne vendettero molte; delle poche rimaste oggi, quasi nessuna ha mantenuto i delicati fascioni bianchi e i copricerchi "da calcio", facili da rompere e ormai introvabili.

Da questa serie speciale derivarono a loro volta alcune "Cabriolet" allestite da Maggiore: pare fossero appena trenta o quaranta esemplari, destina-

Quasi un rollbar

Sopra. Sul montante centrale è apposto il marchio di Maggiore, autore di questa versione. Si noti il tettuccio che si ripiega verso il parabrezza. Il cappellino della nostra modella risale ai Mondiali di calcio del 1990.

In alto. In curva non abbiamo notato scricchiglii o torsioni anomale rispetto alla vettura di serie.

Omaggio agli Azzurri

A destra. I rivestimenti dei sedili sono specifici, nel colore della Nazionale. Al centro degli schienali è ricamata la mascotte "Ciao".





ti quasi tutti ad enti e associazioni sportive legati ai Mondiali del 1990. Mosche bianche (a tutti gli effetti...) già al tempo, figuriamoci oggi. Rispetto alla "Panda Italia 90" chiusa, la "Cabriolet" di Maggiore si distingue per il tettuccio apribile anteriore abbinato alla capote ripiegabile dal montante centrale alla coda e per i fascioni paraurti, in questo caso neri come sulle "Panda" di serie. Al bagagliaio si accede tramite una sponda ribaltabile verso il basso. L'esemplare del servizio appartiene ad un imprenditore milanese che l'ha trovata esattamente un anno fa, per caso, in fondo a un salone multimarche di Genova. Stava cercando una "Panda" col tetto apribile per la sua piccola collezione monotematica, quando si è imbattuto nella versione di Maggiore della quale, come molti, ignorava l'esistenza.

L'auto risultava intestata alla Fiv, Federazione Italiana Vela, e aveva percorso appena 19.000 km. Oggi è arrivata a poco più di 23.000, ma d'ora in avanti verrà adoperata con parsimonia per preservarla al meglio. La trattativa per l'acquisto è stata piuttosto lunga e si è conclusa poco oltre il prezzo di

una normale "Panda" di vent'anni fa in ottime condizioni, diciamo intorno ai duemila euro; alla consegna il venditore se ne uscì con un "Mi sa che sto facendo una stupidata!", ma la "Cabriolet" ormai stava partendo per Milano...

Al ballo delle debuttanti

La "Panda" Maggiore ha fatto il suo rientro in società in grande stile: è stata esposta all'edizione 2012 di Unique Special Ones a Firenze, in qualità di "entry level" nel mondo del collezionismo di esemplari unici (o pressoché tali). Prima dell'esposizione solo piccoli interventi, semplici e poco costosi: oltre al rituale tagliando, la sostituzione delle boccole di rinvio del cambio, delle tubature in plastica del carburante e delle imbottiture delle sedute anteriori; gli ammortizzatori sono stati rigenerati e gli originali Pirelli "Cinturato" hanno lasciato il posto a gomme attuali, perché ormai troppo vecchi per garantire la necessaria sicurezza. Ancora seminuovi, sono però stati conservati, perché irripetibili sul mercato. La nostra cabriolet differisce poco nell'uso da una nor- ➤

Chiusa, ancora più bianca

Sopra. La "Panda 750 Italia 90" in versione chiusa, caratterizzata dai fascioni paraurti verniciati nel colore della carrozzeria. Sul lato della calandra aveva lo scudetto dei Mondiali, mentre tappeti e cielo dell'abitacolo erano azzurri.



Tutto familiare

A sinistra. La caratteristica mensola a tutta larghezza che costituisce la plancia della "Panda" prima generazione è anch'essa di colore azzurro, come pure la moquette sul pavimento. Il cruscotto è quello di serie, mentre l'autoradio è un accessorio aftermarket.

Mille chilometri all'anno

Sopra. Bassissima la percorrenza totalizzata, appena 23.000 km in ventitré anni. Considerata la rarità del modello, il proprietario ci ha assicurato che d'ora in avanti adopererà la sua "Panda Italia 90" lo stretto indispensabile per conservarla in piena efficienza.

**ERANO APPENA UNA TRENTINA
LE CABRIOLET DI MAGGIORA:
IN QUANTO A RARITÀ, OGGI BATTONO
PERSINO LA FERRARI "250 GTO"**



Apribile a piacimento
Sopra, da sinistra. Al bagagliaio si accede tramite una ribaltina dotata di profili sul lato interno per facilitare lo scivolamento dei bagagli e preservare la verniciatura. Il lunotto si può arrotolare verso l'alto, bloccandolo con due lacci, per favorire il ricambio d'aria.

male "Panda 750", ma qualche dettaglio cambia: intanto, è più rumorosa per i fruscii del tettuccio e della capote; poi, a vettura scoperta, se si procede lentamente c'è qualche riflesso dei gas di scarico all'interno; se invece si preme sul gas si va un po' più piano che con la "Panda" normale, causa la peggiore aerodinamica. Inoltre la visibilità è inferiore, a vettura chiusa, per via della capote un po' "invadente".

Non rompete i palloni

La "Panda" di Maggiore va parcheggiata con molta attenzione: se si rovinano i copri ruota "a pallone" contro un marciapiedi si fa un danno irreparabile; solo di rado ne viene offerto qualcuno su eBay, a prezzi sempre più alti col passare degli anni. Non per nulla il proprietario ci ha confessato che ogni volta che parcheggia la macchina, prima di allon-



Ma non è un furgoncino

Sopra. Completamente chiusa, la linea ricorda un po' la "Panda Van", per via della coda più verticale rispetto al modello di serie. Il lunotto e i finestrini laterali posteriori sono in materiale plastico.

tanarsi li smonta tutti e quattro e se li porta via... La versatilità della "Panda Cabriolet" è notevole, poiché oltre alle tradizionali configurazioni "tutto chiuso" e "tutto aperto" si può avvolgere il lunotto, smontare i trasparenti laterali lasciando la capote chiusa, oppure aprirla e lasciar chiusa il tettuccio anteriore e così pure il contrario.

L'unico dettaglio che non ci ha convinto è proprio il tettuccio: dopo averci litigato un po', si scopre che si apre curiosamente verso il parabrezza e non all'indietro, col risultato di essere molto rumoroso in velocità e di sottoporre l'elastico che lo trattiene a un notevole sforzo. Sulla "Cabriolet", benché sia in fondo una semplice "Panda", si attira sempre l'attenzione e la sosta dal benzinaio si trasforma presto in un assembramento: gli italiani, si sa, quando vedono il pallone... **R**

CARATTERISTICHE

Motore Ant. trasversale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 65 mm - Corsa 58 mm
 Cilindrata 769 cm³
 Rapporto di compressione 8,9:1
 Potenza 34 CV CEE a 5250 giri/min
 Coppia 5,5 kgm CEE a 3000 giri/min
 Valvole in testa
 Distribuzione ad albero a camme laterale
 Un carburatore Weber "32 TLF"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 3,9 litri
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 30 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
 Cambio a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto di trasmissione 13/55
 Pneumatici 135 SR 13
 Cerchi in acciaio.

Corpo vettura Cabriolet 2 porte, 5 posti
 Telaio a longheroni e traverse in acciaio
 Scocca portante in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, puntoni longitudinali, molle elicoidali
 Sospensioni post. ad assale rigido (ponte a omega), bracci obliqui, molle elicoidali
 Ammortizzatori telescopici
 Freni a disco ant., a tamburo post.
 Serbatoio carburante 40 litri.

Dimensioni e peso Passo 2160 mm
 Carreggiata ant./post. 1263/1266 mm
 Lunghezza 3408 mm
 Larghezza 1494 mm.

Prestazioni Velocità 125 km/h
 Consumo medio 6 l/100 km.



ITALIA 1990 SI GIOCA IN CASA

Disputati fra l'8 giugno e l'8 luglio in dodici città d'Italia, i Mondiali di calcio del 1990, articolati su 52 partite per 115 goal segnati, videro la partecipazione di 24 squadre. La Nazionale azzurra si classificò al terzo posto, dopo Germania e Argentina. Cinquantasei anni prima i Mondiali giocati in casa avevano invece salutato la vittoria dell'Italia. L'attuale aspetto dello stadio milanese di San Siro (foto a sinistra) risale proprio ai Mondiali del 1990.

Fuoriserie solo il vestito

A sinistra. Il quattro cilindri "750", insieme con tutta la meccanica, è quello di serie. Come d'uso al tempo, la ruota di scorta è nel vano motore. A sinistra, in alto. La "tifosa" con tanto di cuore tricolore sulla guancia è la modella e showgirl Elisa Scheffler, che ringraziamo.



AMERICAN

La fisionomia della "motoretta" moderna si delinea negli Stati Uniti alla fine degli anni Trenta. Nel dopoguerra, in Europa, arrivano le proposte dei tedeschi che fanno tesoro dell'esperienza acquisita in campo aeronautico; dei francesi, che si dedicano a modelli piuttosto imponenti, e degli inglesi, che puntano alla praticità e alla semplicità. In Unione Sovietica, invece, copiano la nostra "Vespa"

di Maurizio Schifano, foto Archivio Museo Scooter & Lambretta



SCHOOL

1937 

SALSBURY AERO MOTOR GLIDE

Cilindrata 146 cm³ - 4 tempi - Potenza 3/4 CV - Trazione diretta - Velocità 50 km/h



STANNO TUTTI IN UN MUSEO

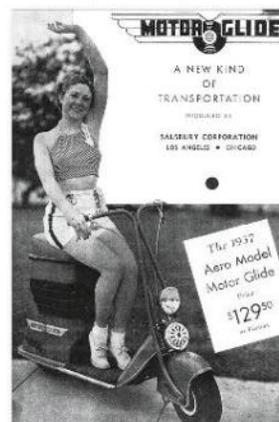
Gli esemplari illustrati in queste pagine fanno parte della collezione di Vittorio Tessera, esposta nel Museo Scooter & Lambretta, inaugurato nella sua attuale sede nell'aprile 2011.

Indirizzo: via Kennedy 38, 20090 Rodano Millepini (MI) www.museoscooter.it

Cambio automatico

A lato. La robusta struttura portante è in lamiera scotolata. Le ruote sono davvero minuscole.

Foto nell'altra pagina. Belle fanciulle in sella al Salsbury, che nel 1938 sarà il primo scooter al mondo dotato di trasmissione automatica con variatore centrifugo. Da quel momento, chiunque potrà guidarlo. Sotto. Depliant dell'epoca.



It's Here and it's Wonderful...

The Most Practical
Personal
Transportation of All!

The Revolutionary
SALSBURY

1947 

SALSBURY 85 STANDARD

Cilindrata 320 cm³ - 4 tempi - Potenza 6 CV - Cambio automatico - Velocità 90 km/h



Ed è subito "scooterone"

Dopo il primato della trasmissione automatica, la Casa americana punta a dimensioni più importanti con il tipo "85 Standard" a scocca portante. Il motore di oltre 300 cm³ garantisce ottime prestazioni e una ripresa pronta. Il manubrio è privo di comandi perché il gas e il freno (solo sulla ruota posteriore) si azionano mediante due pedali posti sulla pedana.

1949 LOWTHER LIGHTNIN AIRFLO

Cilindrata 360 cm³ - 4 tempi - Potenza 6,7 CV - Cambio automatico - Velocità 80 km/h

Fulmine senza scintille
Al nome "Lightnin" (fulmine) si rifanno le decorazioni sulla carrozzeria. Il motore, con cambio automatico, garantisce prestazioni adeguate. Due soltanto i comandi: l'acceleratore e il freno (solo posteriore) che si azionano con le pedane e non con leve o manopole sul manubrio a corna di bue. Non ha successo e viene prodotto in poche decine di esemplari.



1949 MITSUBISHI SILVER PIGEON

Cilindrata 112 cm³ - 4 tempi - Potenza 1,5 CV - Cambio automatico - Velocità 50 km/h

Dagli aerei da caccia ai "piccioni"
Progettato dopo la seconda guerra mondiale in seguito alla riconversione civile dell'azienda giapponese che produceva il famoso aereo da caccia "Zero", il "Silver Pigeon" si ispira, nell'estetica e nella meccanica, al Salsbury "Aero Motor Glide" delle pagine precedenti. Prodotto in pochi esemplari sarà presto rimpiazzato dal più moderno "C25".



1954 HONDA JUNO KA

Cilindrata 189 cm³ - 4 tempi - Potenza 6,5 CV - Cambio a 3 rapporti - Velocità 75 km/h

Eccesso di bravura
Il primo scooter della Honda stupisce per l'originalità del design e per la cura dei dettagli. La bocchetta di ventilazione orientabile e i portaganti sullo scudo sono assolute novità. L'impostazione meccanica è convenzionale, ma spiccano le ricercate fusioni in lega leggera, tra le quali quella del carter che nasconde la catena. Troppo avveniristico, non ottiene il successo che meriterebbe. Dopo circa un anno dal debutto, la produzione, limitata a poche centinaia di esemplari, viene interrotta.





1953 GOGGO 200

Cilindrata 200 cm³ - 2 tempi - Potenza 9,5 CV - Cambio a 4 rapporti - Velocità 90 km/h



Fa scuola in tutto il mondo

Realizzato dalla tedesca Hans Glas Isaria, che passerà poi alla produzione automobilistica, è proposto anche con cilindrata di 125 e 150 cm³. L'avviamento è elettrico e il vano motore è dotato di illuminazione. Col nome di "Isaria" sarà venduto con successo anche in Francia, Belgio, America e Australia. In Unione Sovietica ne viene realizzata una replica sin troppo fedele.



1953 BASTERT EINSPUR-AUTO

Cilindrata 175 cm³ - 2 tempi - Potenza 7,6 CV - Cambio a 4 rapporti - Velocità 85 km/h

L'ambizione di sembrare un'auto

L'imponente carrozzeria, arricchita con fregi e griglie in alluminio lucidato, caratterizza questo scooter, il cui nome in tedesco significa "auto che lascia una sola traccia", alludendo alle due ruote. L'ambizione di imitare l'automobile è evidente, ma il rapporto peso/potenza sfavorevole penalizza le prestazioni. In seguito sarà montato un più potente motore di 200 cm³. Anche a causa del prezzo eccessivo, la produzione non supererà complessivamente i 1200 esemplari.



1954 FAKA TOURIST

Cilindrata 148 cm³ - 2 tempi - Potenza 6,7 CV - Cambio a 3 rapporti - Velocità 70 km/h

Motore a turbina, ma per finta

Tratto distintivo di questo modello è il convogliatore per l'aria di raffreddamento del motore, che simula quello di un turboreattore. Degna di nota anche la forma aerodinamica dello scudo. La carrozzeria è a scocca portante, la sospensione anteriore a piantone telescopico, quella posteriore a forcellone oscillante. La versione di lusso si chiama "Commodore" ed è dotata di freni idraulici. Viene prodotto per quattro anni.





1953 MAICOMOBIL

Cilindrata 173 cm³ - 2 tempi - Potenza 8,5 CV -
Cambio a 4 rapporti - Velocità 85 km/h

Alta ingegneria tedesca

Tra le industrie aeronautiche che si convertono alla produzione di scooter c'è anche la Maisch & Co. che progetta un modello tra i più originali dell'epoca, caratterizzato da una carrozzeria in alluminio che copre sia la meccanica sia le ruote. L'equipaggiamento comprende un parabrezza molto protettivo; sotto il sedile del passeggero c'è un vano portaoggetti; la ruota di scorta è incastonata in un vano posteriore carenato. Nato con un motore di 150 cm³ (1951), il "Maicomobil" ne monta poi uno di 175 cm³ e quindi di 200 cm³. Ha subito successo e rimane in produzione fino al 1958.



1950 BERNARDET B

Cilindrata 250 cm³ - 2 tempi - Potenza 9 CV -
Cambio a 3 rapporti - Velocità 90 km/h

Cilindro sdoppiato e valvola rotante? Un fiasco

La parte più interessante di questo modello è il motore a cilindro sdoppiato con distribuzione a valvola rotante, progettato dall'ing. Marcel Violet e considerato come la più moderna espressione della tecnica del tempo. In realtà il rendimento termodinamico si rivela molto basso, a fronte di una notevole complessità. Il motore di Violet è presto rimpiazzato da un più semplice monocilindrico che riscuote maggiore successo.



1951 SCOOTAVIA

Cilindrata 125 cm³ - 2 tempi - Potenza 5 CV - Cambio a 3 rapporti - Velocità 70 km/h



La lega non raccoglie consensi

Forte della sua esperienza in campo aeronautico, l'ing. André Marin progetta una scocca componibile che realizza in una lega di alluminio e magnesio, la stessa che utilizza per i cerchi. Si tratta di una tecnologia inutilmente raffinata. Il risultato è uno scooter che costa quasi il triplo dei modelli concorrenti. La produzione termina nel 1954.

1952 

MOTOBECANE S.C. LUXE

Cilindrata 125 cm³ - 4 tempi - Potenza 4,5 CV -
Cambio a 3 rapporti - Velocità 70 km/h

Eleganza a quattro tempi

Realizzato da una nota azienda motociclistica, questo pregevole e costoso scooter ha la scocca portante con la parte posteriore in un'unica fusione di alluminio, che incorpora il serbatoio della benzina. Sottotono e poco potente il motore a valvole laterali. Problematico il passaggio interno dello scarico che causa la corrosione della scocca.



1952 

TERROT VMS-2

Cilindrata: 125 cm³ - 2 tempi - Potenza 3 CV -
Cambio a 2 rapporti - Velocità 70 km/h

Un parafrangente che sembra un cofano

Lanciato nel 1951, anch'esso da una rinomata casa motociclistica, il "VMS" ha un successo immediato, grazie al basso prezzo e ai bassi costi d'esercizio. Sulla seconda serie (foto) la cilindrata passa da 100 a 125 cm³ e l'estetica migliora. Tipico il portaoggetti a borsa dietro lo scudo che, nella terza serie del 1953, sarà integrato da un vano nel parafrangente anteriore. Nel 1954 un cambio a tre marce sostituirà quello a due. Il "VMS" è tra gli scooter francesi più rappresentativi e diffusi.



1957 

PEUGEOT S 57/B

Cilindrata 150 cm³ - 2 tempi - Potenza 6,6 CV -
Cambio a 3 rapporti - Velocità 85 km/h

Il "naso" lungo può essere utile

Tra i molteplici prodotti della Peugeot ci sono anche gli scooter, la cui produzione inizia nel 1955 con l'"S55". L'"S57/B" (foto) si distingue per il comando del cambio a manopola e per il faro incorporato nel manubrio. Caratteristico il vano portaoggetti nel parafrangente anteriore, sul cui sportello, protetto da profili di gomma, è possibile caricare anche una piccola valigia.





1959

BSA SUNBEAM B2

Cilindrata 250 cm³ - 4 tempi - Potenza 10 CV - Cambio a 4 rapporti - Velocità 90 km/h

Con la collaborazione della Triumph

L'accordo BSA-Triumph dà origine a un veicolo di classe, ben rifinito, affidabile e dal comportamento eccellente, venduto anche come Triumph "Tigress". Anche le prestazioni sono interessanti, specie nella versione "B2" equipaggiata con un motore bicilindrico a quattro tempi e offerta anche in allestimento "S" con l'avviamento elettrico. La prima serie mostra la marmitta in coda, la seconda la nasconde sotto la pedana. L'esigente clientela britannica lo apprezza anche per il turismo a largo raggio.



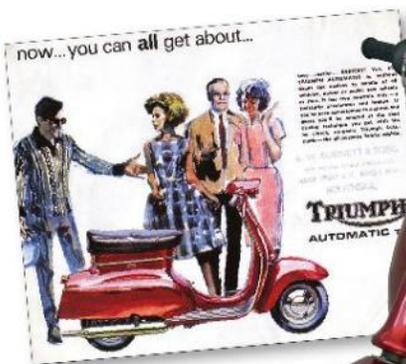
1962 

VELOCETTE VICEROY

Cilindrata 247 cm³ - 2 tempi - Potenza 9 CV - Cambio a 4 rapporti - Velocità 90 km/h

Due cilindri all'avanguardia

Uno scooter raffinato che monta un motore due tempi a due cilindri contrapposti con ammissione lamellare e avviamento elettrico. La carrozzeria, con parabrezza di serie, è robusta e protettiva. Il "Viceroy" dovrebbe segnare un nuovo riferimento, ma il prezzo elevato ne limita la diffusione. La produzione finisce dopo quattro anni fermandosi a 682 esemplari soltanto.



1966

TRIUMPH T10

Cilindrata 98 cm³ - 2 tempi - Potenza 3 CV - Cambio automatico - Velocità 70 km/h

Automatico per la città

Piccolo, leggero e agile questo scooter con trasmissione automatica ha tutte le caratteristiche che faranno la fortuna di quelli attuali. L'estetica ricorda, davanti, la "Vespa 50" e dietro la "Lambretta 50", ma in brutto. Interessante l'interruttore sotto la sella, che impedisce l'avviamento del motore se il pilota non è seduto. Il "T10" non convince e la produzione viene sospesa dopo poco tempo.



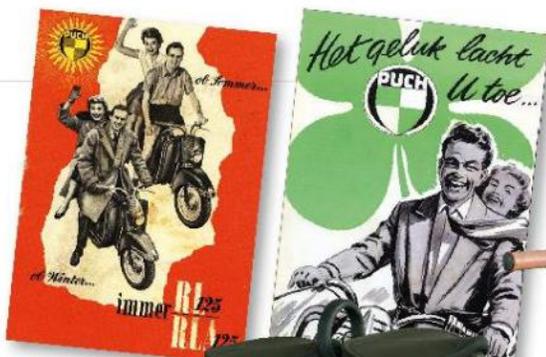
1953

PUCH RL

Cilindrata 125 cm³ - 2 tempi - Potenza 4,5 CV -
Cambio a 3 rapporti - Velocità 75 km/h

I vantaggi della grande industria

Non bello, ma semplice nella meccanica, robusto e a buon mercato, l'“RL” si avvantaggia del fatto di essere progettato e prodotto da una blasonata marca austriaca. Ciò garantisce anche un'elevata affidabilità e una rete di assistenza efficiente. La formula si rivela vincente in un'epoca e in un contesto in cui si punta molto sulla concretezza. Usato per il lavoro ma anche per i viaggi a medio e lungo raggio, è proposto a richiesta con l'avviamento elettrico (versione “RLA”). Riscuote successo e rimane in produzione fino al 1957.



1956

KTM MIRABELL

Cilindrata 125 cm³ - 2 tempi - Potenza 7 CV - Cambio
a 3 rapporti - Velocità 80 km/h

Linea complessa: bella ma costosa

Quando la Casa motociclistica austriaca, fondata nel 1953, decide di entrare nel settore degli scooter, lo fa con un modello di grande impatto, dalla linea elegante e con finiture di pregio. Riconoscibile a prima vista per il foro carenato, ha motore di soli 125 cm³ che, pur potente in rapporto alla cilindrata, si dimostra inadeguato al peso. Nel 1958 viene perciò montato un “150”, che però ne fa salire ulteriormente il prezzo, già elevato.

1962

VIATKA

Cilindrata 150 cm³ - 2 tempi - Potenza 7 CV -
Cambio a 4 rapporti - Velocità 85 km/h

La “Vespa” di Ivan è proprio terribile

La grande popolarità della “Vespa” della Piaggio induce il governo sovietico a prendere a modello lo scooter italiano per motorizzare i ceti più bassi della popolazione, ovviamente senza pagare diritti e licenze. La “Viatka” è in effetti un clone della “GS”, sia esteticamente, sia meccanicamente: la scocca e le sospensioni sono più robuste, ma le finiture sono nettamente meno curate. Il motore ha prestazioni poco entusiasmanti, in compenso è affidabile. Prodotta in migliaia di esemplari, la “Viatka” prende il nome dal fiume che scorre nei pressi della fabbrica.



CELLULA ESTREMISTA

"Addestrata" alla scuola di Renault Sport, la stessa che prepara le vetture di F.1, non ha nulla in comune con l'utilitaria di serie, neppure lo stabilimento di produzione. Motore aspirato, sei cilindri a V in posizione centrale, tre litri, 230-255 cavalli: con queste caratteristiche non accetta compromessi, o si ha il manico oppure meglio lasciarla perdere

di Marco Di Pietro



Clio
V6

Pro

Prestazioni entusiasmanti
Rivalutazione certa
Produzione limitata
Prezzo accessibile
Passato sportivo

Contro

Tenuta di strada
Difficile da reperire
Manutenzione costosa
Non è ancora storica
Da non usare tutti i giorni

Jeremy Clarkson, il guru della trasmissione televisiva inglese "Top Gear", di lei ha detto: "Nel mio garage ideale di dieci auto, non potrei non inserire la Renault 'Clio Sport V6'".

Non si tratta della solita "piccola belva". La "Clio Sport V6" è qualcosa di ancor più "cattivo" che con l'utilitaria da cui deriva ha in comune solo il nome e - in parte - la linea. Con il motore V6 in posizione centrale-trasversale e la trazione posteriore, la "Sport" è infatti una vera purosangue in grado di lasciare senza fiato anche il pilota più esperto. Un motivo c'è: deriva dalla "Clio V6 Trophy", ossia la versione corsaiola allestita da Renault Sport (la divisione racing della Casa francese) protagonista di un campionato monomarca assai apprezzato in tutta Europa.

La "Clio Sport V6" è un oggetto raro, anzi rarissimo. Prodotta in 610 esemplari tra la fine del

2000 e il 2005, è il frutto di una gestazione lunga e laboriosa e la sintesi di quanto di meglio ci fosse all'epoca. Ma se proviamo a ricostruire il percorso di assemblaggio, ci rendiamo conto di quanto sfiorasse i limiti dell'assurdità.

Lo stabilimento di Douvrin, in Francia, forniva i V6 di 3 litri che derivavano da quelli adottati da tutte le ammiraglie francesi. La fabbrica Renault di Cléon produceva le scatole del cambio speciale a sei rapporti. Dallo stabilimento di Flins uscivano invece le scocche grezze e le porte speciali. Il sito di Grand Couronne raccoglieva e smistava tutte le componenti specifiche realizzate da una miriade di subfornitori. Il tutto veniva spedito a Uddevalla in Svezia, presso la factory della TWR (Tom Walkinshaw Racing), negli stessi locali dove qualche anno prima veniva costruita la supercar Jaguar "XJ220". Que- ➤

Soltanto una somiglianza

Nella foto. La "Sport V6" richiama le forme della "Clio" seconda serie ma le appendici aerodinamiche e le prese d'aria le donano un aspetto assai più aggressivo e caratteristico. Scocca, cofano motore, tetto e portellone provengono dalla "Clio Sport 2.0 16V" mentre fascioni e parafranghi sono specifici (minigonne e fiancate sono in materiale composito).



Strumentazione essenziale

Sopra. Il cruscotto "povero", senza termometro e manometro olio, stona su una vettura come la "Sport V6". L'unica novità rispetto alle "Clio" di serie è il fondo bianco della strumentazione con marchio Renault Sport e il fondoscala specifico.

sto per quanto riguarda gli esemplari della prima serie: 256 unità costruite fino al 2003. Per le successive 354, invece, l'assemblaggio finale avveniva a Dieppe, in Francia, quartiere generale di Renault Sport, un tempo sede dell'Alpine.

A fine 2000, quando le prime "Clio V6" sono giunte in Italia, tutte queste peregrinazioni si so-

Scorbutica e indisponente

A destra. Più facile guidarla in controsterzo che farla andare dritta: i collaudatori di Quattroruote la definirono "troppo impegnativa anche per un professionista del volante".

Sotto. La plancia rimane pressoché quella di serie ma i rivestimenti sono specifici e l'assemblaggio più curato.





travano infatti in possesso dell'erede della mitica Renault "5 Turbo", la vettura che vent'anni prima era stata una delle protagoniste del Mondiale rally. In comune con la "5", la "Clio Sport V6" ha il motore centrale, due posti secchi e, diciamo pure, un comportamento stradale imbarazzante, se non addirittura pericoloso.

"Nasconde un'insidia non trascurabile", hanno commentato i collaudatori di Quattoruote nella prova apparsa nel "Dossier Sportive" del 2001. "L'instabilità congenita del retrotreno si traduce in una guida troppo impegnativa, anche per un professionista del volante. Le sbandate, che si verificano in seguito a un rilascio del gas o a un errore di guida, sono difficilmente controllabili. Le sospensioni posteriori non sembrano in grado di seguire le mosse dell'avantreno. Il quale, superati i 160 km/h, in rettilineo galleggia vistosamente, provocando una sgradevole sensazione di perdita di direzionalità". Una stroncatura? Nossignori. Vista con gli occhi di un appassionato, la "Clio Sport V6" è una vettura sì scorbutica ma con il carattere di una purosangue da corsa.

Nel 2003 la "Clio V6" è stata oggetto di una profonda rivisitazione tecnica che ne ha addolcito il comportamento stradale (i progettisti si accorsero di avere esagerato...) sebbene la potenza, dai 230 iniziali, fosse salita fino a 255 cavalli. La seconda serie è stata sottoposta anche a un restyling estetico secondo le specifiche dei modelli di quel periodo.

Un affare da 12.000 euro

Nonostante la produzione assai limitata, comprare oggi una "Clio Sport V6" non è un'impresa impossibile. Visitando i siti di e-commerce più noti ne abbiamo trovate una decina in Italia; i prezzi vanno dai 12.000 euro, corrispondenti alla quotazione di Ruoteclassiche, ai 40.000 di un esemplare nuovo di fabbrica ma già immatricolato.

Visto il valore attuale delle antenate "5 Turbo" e "5 Turbo 2", la "Clio Sport V6" è un acquisto promettente, purché si tratti di un esemplare sano: il >

Due posti secchi

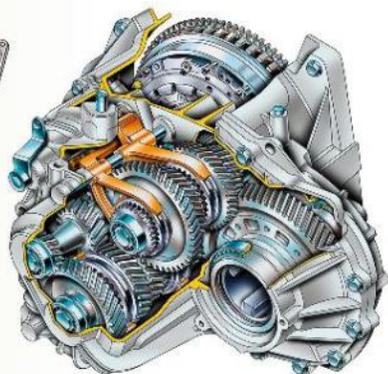
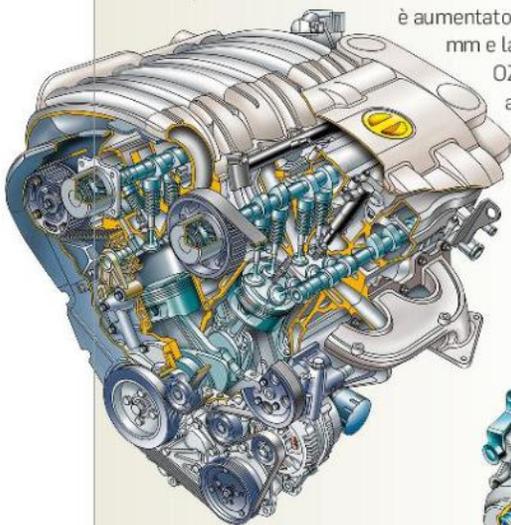
Sopra. Il motore in posizione centrale ha ridotto l'abitabilità della vettura ai due soli posti anteriori. L'abitacolo è ben isolato dal rumore grazie ai numerosi pannelli fonoassorbenti; l'unico modo per contrastare il calore, invece, è l'aria condizionata di serie.

GAMMA COLORI

Nome	Es. prodotti	
Prima serie		
Iceberg Silver	223	
Mars Red	25	
Illiad Blue	8	
Seconda serie		
Illiad Blue	191	
Black Gold	74	
Titanium	37	
Mars Red	18	
Liquid Yellow	18	
Acid Yellow	8	
Lunar Grey	4	
Inferno	2	
Deep Bronze	1	
Moonlight Blue	1	

COME UNA FORMULA 1

Caratteristica unica della "Clio Sport V6" è la disposizione centrale-trasversale della meccanica che ha costretto i progettisti a rivedere il telaio di serie: la messa a punto è stata curata congiuntamente da TWR e Renault Sport, due specialisti con esperienza in F.1. È stata creata una culla specifica con nuovi punti di fissaggio per le sospensioni e sono stati aggiunti nuovi longheroni, traverse e rinforzi per aumentare la rigidità strutturale della scocca. Il motore è un V6 di 3 litri 24V da 230 CV (255 nella seconda serie) derivato da quello dell'ammiraglia "Safrane". Inediti i pistoni con mantello ridisegnato, i condotti di aspirazione e la linea di scarico sdoppiata con silenziatore singolo di grande volume. Aggiunto anche uno scambiatore di calore acqua-olio. Il cambio è manuale a sei marce ed è stato progettato esclusivamente per la "Clio Sport V6". Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti, le anteriori con schema McPherson. Rispetto alla "Clio" di serie il passo è aumentato di 38 mm, la carreggiata anteriore di 110 mm e la posteriore di 138. I cerchi in lega sono degli OZ "Superturismo" con misure differenti all'avantreno e al retrotreno. L'impianto frenante è a 4 dischi ventilati da 330 mm all'avantreno e 300 mm al retrotreno. Le pinze sono AP Racing a quattro pistoni azionate da doppio servofreno.



Fino a trecento cavalli

Sopra. Il V6 della "Sport" deriva dalla serie ma è stato elaborato per ottenere qualche cavallo in più e soprattutto un'erogazione più nervosa. Nelle preparazioni da corsa sfiorava i 300 cavalli.

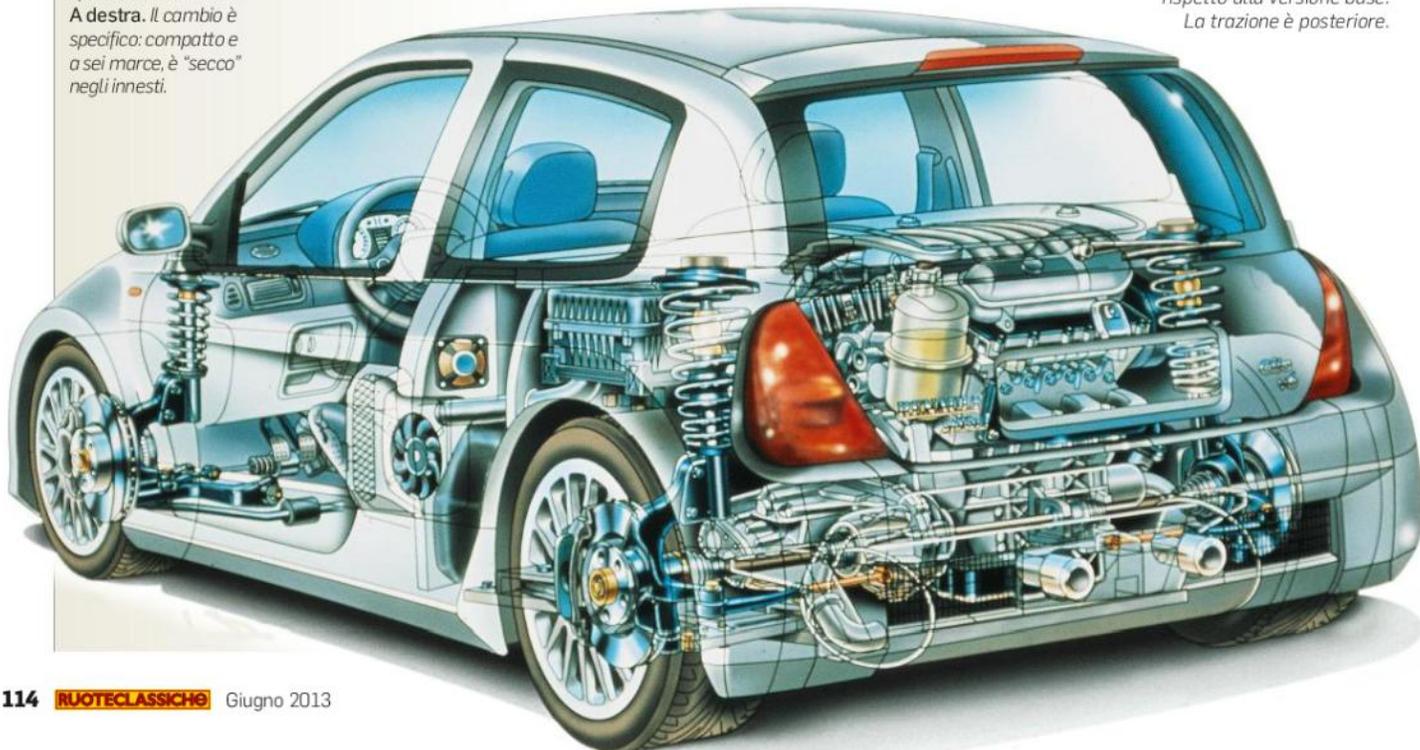
A destra. Il cambio è specifico: compatto e a sei marce, è "secco" negli innesti.

CARATTERISTICHE

Motore	Centrale, trasversale - 6 cilindri V (60°) Alesaggio 87 mm - Corsa 82,6 mm Cilindrata 2946 cm ³ Rapporto di compressione 11,4:1 Potenza 230 CV DIN a 6000 giri/min Coppia 30,6 kgm a 3750 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa per bancata (cinghia) Impianto di iniezione e accensione elettronica integrato Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Differenziale autobloccante a lamelle (40%) Cambio manuale a 6 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco, comando idraulico Pneumatici anteriori 205/50 ZR 17 Pneumatici posteriori 235/45 ZR 17 Cerchi in lega leggera OZ "Superturismo" 8Jx17" (ant.) e 8,5Jx17" (post.).
Corpo vettura	Berlinetta 3 porte, 2 posti Scocca portante in lamiera stampata, con telaietti ausiliari Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali Barra antirullo ant. e post. Ammortizzatori idraulici telescopici regolabili Freni a disco autoventilanti sulle 4 ruote con dispositivo antibloccaggio ABS Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico Capacità serbatoio carburante 60 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2510 mm Carreggiata ant. 1502 mm - post. 1510 mm Lunghezza 3803 mm - Larghezza 1810 mm Altezza 1365 mm - Peso a vuoto 1335 kg.
Prestazioni	Velocità 230 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,5 secondi.

In origine era un'utilitaria

Sotto. Lo spaccato evidenzia la disposizione degli organi meccanici (motore centrale-trasversale) completamente rivista rispetto alla versione base. La trazione è posteriore.



Produzione artigianale

A destra. La prima serie della "Sport V6" veniva assemblata a Uddevalla, in Svezia, dai tecnici della TWR. La costruzione era quasi completamente manuale: nel 2001, momento di massima produzione, si realizzavano 10 esemplari alla settimana. L'assemblaggio della seconda serie era affidato alla Renault Sport di Dieppe.



comportamento stradale decisamente "sui generis" ha spesso costretto chi l'ha posseduta a frequenti visite dal carrozziere... Diffidate inoltre delle elaborazioni, che si tratti di semplici interventi sulla centralina o di modifiche più approfondite (su questo modello c'è chi ha speso anche più di 15.000 euro) che coinvolgono le componenti motoristiche. Quasi sempre i cavalli ottenuti in più si traducono in una perdita di affidabilità.

Pochi i punti deboli

La "Clio V6" ha pochissimi difetti congeniti. Nella prima serie, in particolare, gli attacchi delle sospensioni sono deboli e ciò può causare fessura-

zioni nella scocca; nella seconda serie il difetto è stato risolto con l'adozione di attacchi irrobustiti (per l'utilizzo in gara si ricorre a piastre d'acciaio). Benché il V6 di 3 litri giri alto, ben oltre i 7000 giri, è un motore praticamente indistruttibile; non dimentichiamo che si tratta di un aspirato e che quindi non risente né degli sbalzi termici né delle sollecitazioni dovute alla coppia troppo elevata e improvvisa di un turbo. Al banco ha dimostrato di poter durare almeno 200.000 km, una percorrenza che probabilmente nessuna "Clio Sport V6" ha mai raggiunto.

Un altro difetto è il consumo delle gomme. Anche senza guidare al limite, un treno di 205/50 ZR 17 >

La prova a Vairano

Sotto. A dispetto di quanto si possa supporre, la "Clio Sport V6" non è una vettura maneggevole, neanche in pista. Sul circuito di Vairano, molto "tecnico", non è stata in grado di far segnare un tempo molto più basso di quello ottenuto dalla "Clio RS 2.0 16V" con motore e trazione anteriori.



IDATI DI QUATTORRUOTE (Dossier Sportive, giugno 2001)

Velocità massima km/h

Dichiarata	230
Effettiva	228,634 in VI marcia

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	3,1
0-100	6,9
0-130	10,4
0-160	16,5

Ripresa in VI marcia

km/h	secondi
70-100	2,6
70-120	7,3
70-130	11,9

Frenata

km/h	metri
60	13,4
100	37,2
130	62,8

Consumo

km/h	km/litro
70	14,9
90	12,7
110	11,7
130	9,3



LA DOTAZIONE DI SERIE

Vernice metallizzata
Quattro airbag
Pedaliera in alluminio
Fendinebbia
Fari a doppia ottica
Retrovisori esterni elettrici autosbrinatori
Finiture in alluminio all'interno
Interni in pelle e alcantara
Sedili "Sport"
Volante in pelle
Radiosat "6000" con caricatore CD

I RICAMBI OGGI

Kit dischi anteriori	Euro 800
Pinze freni anteriori (coppia)	1200
Ammortizzatori nuovi (4)	900
Faro anteriore (completo)	400
Faro posteriore (completo)	300
Impianto di scarico	750
Paraurti anteriore (grezzo)	600
Paraurti posteriore (grezzo)	600
Set candele	250
Filtro aria	100
Motore completo	7900



Caratterizzazione sportiva

Sopra. Il tappo del serbatoio specifico sul lato destro della vettura.

Più in alto. Passaruota allargati, prese d'aria sui parafranghi posteriori per il raffreddamento del motore, spoiler e minigonne: sono molti i dettagli che rendono inconfondibile l'aspetto della "Clio Sport V6".

(anteriori) e di 235/45 ZR 17 (posteriori) dura in media attorno ai 15.000 km. La sostituzione costa circa 1000 euro (consigliabili i Michelin "Pilot Sport" di primo equipaggiamento).

Per i ricambi di meccanica non si registrano difficoltà: il modello è recente e la rete Renault procura ciò che serve nell'arco di 48 ore. I materiali di consumo (pastiglie, dischi, ammortizzatori, kit frizione eccetera) si trovano facilmente ma a caro prezzo. Qualche problema può presentarsi per i materiali compositi della carrozzeria e le parti in alluminio, per i quali ci si può rivolgere al club www.v6clio.net che è in contatto con numerosi riparatori e ricambisti specializzati. Si tratta del punto di riferimento per gli appassionati del modello, una vera e propria miniera di informazioni che al suo interno ospita perfino un registro che censisce quasi tutte le "Clio Sport V6" esistenti.

Per quanto riguarda la gamma colori, quasi tutti gli esemplari prodotti della prima serie sono Iceberg Silver; si contano solo 25 vetture color Rosso Marte e 8 Blu Iliade. Nella seconda serie, invece, proprio il Blu Iliade è il colore più diffuso (191 esemplari), seguito dal Black Gold (74) e dal Grigio Titanio (37). Meno diffuse le altre sette tonalità a catalogo, per un totale di altri 52 esemplari.

LA VERSIONE "TROPHY"

NEL 1999 SCENDE IN PISTA

È erede di una tradizione iniziata quasi 40 anni fa (la prima piccola Renault preparata per un campionato monomarca fu nel 1975 la "5 TS", poi sostituita dalla "5 Alpine"), la "Clio V6" è nata prima come auto da pista (con il nome "Trophy") e poi come versione stradale. La "Clio V6 Trophy" è stata commercializzata per la prima volta nel 1999 dando origine a un campionato monomarca di grande successo che ha visto scendere in pista non meno di 60-70 vetture per gara (circa un terzo erano guidate da piloti italiani).

Quattroruote provò questa versione nel luglio del 1999 sul circuito di Vairano, rilevando le stesse difficoltà di guida che poi si sarebbero riscontrate nella successiva versione stradale. "L'indole nervosa della 'SuperClio' emerge nonostante le sospensioni regolabili siano state tarate sulle caratteristiche di Vairano. Il cambio a innesti frontali richiede un utilizzo deciso, quasi cattivo, per garantire cambiate veloci. Il motore sale di giri con facilità, ma non è mai brutale. Lo sterzo trasmette tutte le asperità. Gli pneumatici slick garantiscono una tenuta perfetta fino a un certo punto. Poi l'auto parte all'improvviso: solo dopo molti giri di pista si riesce a comprendere il limite di tenuta e si possono ottenere tempi sul giro redditizi. Il peso dell'auto in assetto corsa (col pilota a bordo) è di 1200 kg. L'accelerazione da fermo è rapidissima: da 0 a 100 km/h servono soltanto 5,6 secondi, nonostante il primo rapporto sia lunghissimo".



**COSTAVA DI LISTINO 71 MILIONI DI LIRE
QUANTO LA BMW "330 CI"
E PERSINO PIÙ DELLA LOTUS "ELISE"**



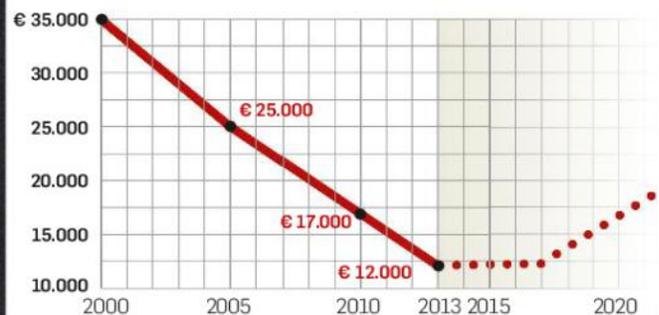
LA PAGELLA

RARA E PREGIATA MA NON PER TUTTI

Fascino	****	Degna erede delle favolose Renault "5 Turbo", è un'auto costruita a mano in tiratura limitata.
Prezzo	****	Le quotazioni sono basse, ma sono destinate a spiccare il volo assai presto.
Costo di gestione	***	Un'auto da corsa omologata per la strada: richiede cure e attenzioni.
Uso quotidiano	**	Una vettura da esperti: è meglio non darle troppa confidenza. Da "tirare" solo in pista.
Affidabilità	****	Non dà particolari grattacapi; il motore resiste bene ai maltrattamenti.
Reperibilità ricambi	****	Buona reperibilità per la meccanica, più difficili le parti specifiche di carrozzeria.
Attività dei club	*****	Il sodalizio di riferimento è su Internet: www.V6clio.net . Una miniera di informazioni.
Tenuta di valore	*****	La fase di discesa è ormai conclusa: presto i prezzi cominceranno a lievitare.

UN FUTURO RADIOSO L'ATTENDE

La meccanica esclusiva e la produzione limitata della "Clio Sport V6" (soltanto 610 esemplari) sono garanzia di una rivalutazione importante, come è accaduto all'antenata "5 Turbo" stradale che ha ormai raggiunto quotazioni di 40.000 euro. Quella della "Sport" si aggira attualmente sui 12.000 per una vettura originale e in buone condizioni: è il momento giusto per acquistarne una. Le valutazioni delle "Trophy" da corsa sono inferiori a quelle delle "Sport" stradali, a meno che il palmarès sportivo non sia importante.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Giugno

**1 30 FOR 33 - L'ALFA 33
COMPIE TRENT'ANNI (VE)**
Raduno organizzato a Venezia dal Registro Italiano Alfasud e derivate. www.alfa33.it

1 MEETING INT. OPEL (PD)
Raduno di Opel storiche organizzato a Cittadella (PD) dal Opel Manta Fans Italy.

**1-2 RIEV. STORICA BOLOGNA -
PASSO DELLA RATICOSA**
Gita sociale Asi del Club Auto Moto Epoca Bologna. www.camebo.com

**1-2 GIRO NOTTURNO
DELL'OLTREPÒ PAVESE (PV)**
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Carducci. Tel. 335 7248294. www.veterancar.it

1-2 DALLA CITTÀ DI FEDERICO II (AN)
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Jesino Auto Moto Epoca. Tel. 0731 58030. <http://qjmae.blogspot.it>

**1-2 COPPA VINCENZO
FLORIO (PA)**
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Vincenzo Florio. Tel. 091 6256946. www.circoloflorio.it

**1-2 PASSEGGIATA DEL DUCATO
DI PARMA E PIACENZA**
Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930. www.vernascasilverflag.it

1-2 TOUR ALL'ISOLA D'ELBA (GR)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Auto Moto Storiche Venturina. www.casmventurina.com

**1-2 RADUNO NAZIONALE MATRA
IN VALSesia (VC)**
Raduno di marca organizzato dal Matra Classic Club Italia. www.matraclubitalia.it

**1-8 CAROVANA ROMANTICA -
TOSCANA E UMBRIA**
Evento turistico Asi senza prove, per auto fino al 1945, organizzato dal Mediterranean Escapes International Vintage Cars Association. www.carovanaromantica.it

2 COPPA DEL BIANCOSPINO (TS)
Gita sociale Asi del Club dei Venti All'Ora Trieste. Tel. 040 763520. www.clubdeiventiallora.it

2 GITA SOC. DI PRIMAVERA (BS)
Gita sociale Asi organizzata da Old Wheels Veteran Car Club (BS). Tel. 030 48164.

**2 COPPA CITTÀ DI MELDOLA
GIRO DEI 4 CASTELLI (FC)**
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Scuderia Sadurano Motor Sport. www.saduranomotorsport.com

**2 REGOLARITÀ
CITTÀ DI CAVARZERE (VE)**
Manifestazione di regolarità turistica Csaì

organizzata da Club AutoMoto d'Epoca Città di Cavarzere. www.motoringclassclub.it

**2-3 TARGA PALAZZOLO
COPPA T. BORDOGNA (BS)**
Gara di regolarità classica Csaì organizzata a Palazzolo sull'Oglio, in memoria di Tullio Bordogna, dall'associazione Kronos. www.targapalazzolo.it

3 24 ORE DEL SEBINO (BG)
Gita sociale Asi sul Lago d'Isèo organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

5-8 MODENA CENTO ORE CLASSIC
Grande Evento Csaì organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. www.modenacentooreclassic.it

5-9 GIRO DEL MEDITERRANEO
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Old Car Club Bari e dal Cjvas Taranto. Tel. 080 5227522. www.oldcarsclub.it

5-9 DALLO IONIO ALL'ADRIATICO
Gita sociale Asi organizzata dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini" (TA). Tel. 328 6853540. www.cjvasidelfini.it

**6-9 GIRO DI SICILIA -
TARGA FLORIO (PA)**
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090. www.girodisicilia.it

**6-9 RADUNO INT.
WÖRTHNER SEE (A)**
Raduno in Carinzia organizzato dal Kärntner Motor Veteranen Club. www.kmvc.at

**7-9 LE VETERANE SULLE STRADE
DEIVINI - CIRCUITO BORDINO (AL)**
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Veteran Car Club Bordinò. Tel. 0131 254509. www.pbordinò.com

7-9 MADE IN EUROPE (BZ)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141. www.veterancarteambz.org

7-10 AUTOGIROVAGANDO (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746. www.chccesena.it

**8-9 CRITERIUM DI ROMA -
TROFEO R. BONAZZI (RM)**
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Circolo Romano La Manovella. Tel. 06 3213446. www.lamanovellaroma.it

**8-9 AOSTA - GRAN
SAN BERNARDO**
Gita sociale Asi del Club Auto Moto Epoca Valle d'Aosta. Tel. 347 9739141. www.cameva.it

8-9 SENTIERI FRANCESCANI (PG)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880. www.asaclubassisi.com

8-9 TROFEO MARIPERMAN (SP)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato a La Spezia dal Circolo Auto Moto Storiche La Spezia. Tel. 0187 280123.

**9 AUTOGIRO
DELLA PROVINCIA DI PISA**
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Scuderia Automobilistica Kinzica (PI). Tel. 050 950270. www.scuderiakinzica.it

**9 MEMORIAL CIRCUITO
AUTOM. CITTADINO (MO)**
Gara di regolarità nell'ambito di Modena Terra di Motori. www.modenaterradimotori.com

**9 AUTORADUNO
PENDICI DELL'ETNA (CT)**
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club La Manovella Acireale. Tel. 095 608330. www.lamanovellaacireale.it

9 CITTÀ DI CASTIGLIONE (MN)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castiglione. Tel. 0376 631381. www.camsc.it

**9 AUTO STORICHE
E BELLEZZE NATURALI (SA)**
Gita sociale Asi organizzata a Casalvelino dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

**9 SULLE STRADE
DEL REGIO TRATTURO (AV)**
Gita sociale Asi organizzata a Ariano Irpino e Lucera dal Club Veicoli Storici Irpino. www.clubveicolistorici.com

9 GITA AL MUSEO (BG)
Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

**9 TOUR TRA LANGA
E MONFERRATO (AT)**
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co. Tel. 0141 856386.

**9 DALLA MADONNA
DI MONTE BERICO (VI)**
Raduno del Bianchina Club a Canino (VI). Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19). www.bianchina.org

9-10 MENDOLA HISTORY (BZ)
Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata dalla Scuderia Dolomiti. www.scuderiadolomiti.com

13-16 SUMMER MARATHON (SO)
Grande Evento Csaì organizzato dalla Scuderia 3T Cremona, con partenza e arrivo a Bormio. www.summermarathon.it

**13-16 TOUR INTERNAZIONALE
CARINZIA (A)**
Gita sociale Asi organizzata dal club

Benaco Auto Classiche (VR). www.benacoautoclassiche.it

14-16 LA CORSA DI ALCIDE (SI)
Gita sociale Asi del Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732. www.scamesiena.com

14-16 TROFEO SCARFIOTTI (MC)
Gita sociale Asi del Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti di San Severino Marche (MC). Tel. 071 7573270.

15 COPPA PEDAVENA (BL)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Rally Club 70. Tel. 333 6841160. www.rallyclub70.com

15 SAVIGLIANO HISTORIQUE (CN)
Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata da Savigliano Corse. www.saviglianocorse.it

**15-16 FIAT 500 FUORISERIE IN
SICILIA - TROFEO DEI 2 MARI**
Raduno, a Messina, riservato alle fuoriserie costruite sulla base della popolare "500". Tel. 327 8820189

**15-16 REGOLARITÀ
SPORT LANASTORICO (BI)**
Gara Csaì di regolarità sport. www.rallylanastorico.it

15-16 GUBBIO MOTORI (PG)
Evento turistico Asi, senza prove, tra Gubbio e Urbino organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601. www.gubbioomotori.it

15-16 GIRO DEI 7 LAGHI (BS)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club. Tel. 030 3367781. www.mwvcc.it

**15-16 BITONTO
CLASSIC MOTORS (BA)**
Evento turistico Asi con prove, tra Polignano, Bitonto e Conversano, organizzato dal dal Club Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170. www.astebilancieri.com

15-16 COPPA DEI DUE LAGHI (VT)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Viterbo. www.vccviterbo.com

15-21 PIRELLI CLASSIC MARATHON
Da Ypres, in Belgio - attraverso Lussemburgo, Francia e Svizzera - a Cortina: la maratona compie 25 anni. www.craevents.eu

**16 CASTELL'ARQUATO -
VERNASCA (PC)**
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930. www.cpae.it

16 MONTI REATINI (RI)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 201449. www.carstoriche.it

**16 ALLE TERRAZZE
SUL GOLFO DEGLI ANGELI (CA)**

Concorso di restauro organizzato dall'Associazione Automoto d'epoca Sardegna. Tel. 070 283138, www.aasesardegna.org

16 BALCONE DEL GARGANO (FG)

Gita sociale Asi organizzata dal Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

**16 RIEV. STORICA
STALLAVENA - BOSCO (VR)**

Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Veteran Car Club Bernardi. www.stallavenabosco.it

20 - 26 TOPOLINO A KRACOVIA (PL)

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

**20 - 23 TROFEO INT. GATTOPARDO -
ISOLE EOLIE**

Evento internazionale turistico, culturale e sportivo alle Isole Eolie (Lipari, Panarea e Vulcano), organizzato da Acasis - EoliEolie. Tel. 090 2924925, www.acasis.it

21 - 23 CORVETTE DAY (RM)

Raduno a partecipazione gratuita, uno o più giorni, organizzato dalla Scuderia Corvette Italia. www.corvetteitalia.it

21 - 23 COPPA BORZACCHINI (TR)

Gita sociale Asi del Borzacchini Historic Club. Tel. 0744 420261, www.borzacchinihistoric.it



21 - 23 COPPA TINDARI (ME)

Gita sociale Asi organizzata dall'Associazione Messinese Veicoli Storici. Tel. 090 40106, www.amaves.it

**21 - 23 RIEVOCAZIONE STORICA
TORINO-ASTI-TORINO 1895**

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Registro Ancetre Club Italia. Tel. 011 9243762

**21 - 23 LE KARMANN GHIA
SUL MONTE BIANCO (AO)**

Raduno nazionale di marca organizzato dal Karmann Ghia Club Italia. www.karmannghia.it

**21 - 23 RADUNO NUOVA
1100 CLUB ITALIA (TO)**

Raduno nazionale organizzato a Torino dal

Nuova Millesimo Club Italia in occasione del 60° anniversario dell'uscita della Fiat "1100/103". Visite al Lingotto e alla pista di Mirafiori. www.nuovamillesimoclubitalia.it

**21 - 29 ALLA SCOPERTA
DEL PERIGORD (F)**

Viaggio in Francia riservato ai possessori di Alfa Romeo, Lancia e Maserati, tra Lione, Clermont-Ferrand e Toulouse. Tel. 0041 919453237, email: 1750gtv@bluewin.ch

**22 HISTORIC ABARTH
TRACK DAY (BS)**

Raduno di marca, organizzato da Franzoni Auto e Berni Motori, in collaborazione con il Registro Storico Italiano Abarth all'Autodromo di Franciacorta, con sedici turni di prove libere in pista. Tel. 030 321532, www.bernimotori.com

**22 - 23 CIRCUITO STRADALE
MUGELLO (FI)**

Gara Csaì di regolarità sport organizzata dalla Scuderia Clemente Biondetti. www.circuitostradaledelmugello.it

22 - 23 DOLOMITI REVIVAL (BL)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Dolomiti Motor Sport Promotion. www.rallydolomiti.com

**22 - 23 LA BIANCHINA SULLE
VIE FRANCESCANE (PG)**

Raduno del Bianchina Club a Gubbio (PG). Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

**22 - 23 VALLI DEL SAURO -
CALANCI (PZ)**

Evento turistico Asi in Basilicata, con prove, organizzato dal Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

**22 - 23 TROFEO VIAGGI D'EPOCA
MARTINA FRANCA (TA)**

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria di Martina Franca. Tel. 080 4800534, email: veteran.club@libero.it

**22 - 23 RADUNO NAZIONALE
ALFASUD (LU)**

Raduno organizzato dall'Alfasud Club Italia tra Pontedera, Calci e Lucca, riservato alle Alfa Romeo "Alfasud" e derivate, "33" (30° anniversario) e "Arna". www.alfasudclub.com



23 TUTTI IN PISTA (RO)

Evento turistico Asi con prove organizzato all'Autodromo di Adria dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. Circolo Ruote Classiche Rodigino. <http://digilander.libero.it/crcr/>

**23 RADUNO ALFA ROMEO 916
GTV/SPIDER (PV)**

Raduno al Motodromo di Castelletto di Branduzzo, aperto a tutti i modelli Alfa Romeo, organizzato dal Club Alfa Sport. www.alfasport.net

23 ANNI 80 - 90 (FC)

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

**26 - 30 LE LAMBDA
TORNANO IN TOSCANA**

Raduno nazionale organizzato dal Registro Italiano Lancia Lambda. Tel. 0514 65484.

27 - 30 CUERVO Y SOBRINOS CUP

Grande Evento Csaì organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 - 441632, www.cuervoysobrinos-cup.com

**28 - 30 SESTRIERE STORICO -
TROFEO LANCIA (TO)**

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata da Promauto Racing. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com

28 - 30 TARGA PRESIDERO (AQ)

Gara di regolarità, rievocazione della Cronoscalata Avezzano - Monte Salviano, una "classica" degli anni 50 e 60, riservata a sportive e roadster dal 1930 al 1970. ASD Cultura E Motori. www.targapresider.eu

28 - 30 VERNASCA SILVER FLAG (PC)

Il celeberrimo concorso dinamico organizzato a Castell'Arquato dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

29 Busetto e dintorni (TP)

Gita sociale Asi organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

**29 DEFILÉ DI AUTO STORICHE
CITTÀ DI SOLIERA (MO)**

L'Historic Motor Club Soliera, in collaborazione con il Club Auto Moto d'Epoca Reggiano, organizza il 3° défilé per vetture storiche costruite dal 1925 al 1970. www.historicmotorclub.com

29 - 30 48 ORE OROBICHE (BG)

Gita sociale Asi del Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

**29 - 30 RIEVOCAZIONE DEL GIRO
NOTTURNO DEL LARIO (CO)**

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395, www.veterancarclubcomo.it

29 - 30 LE STREGHE AL VOLANTE (BN)

Evento turistico Asi con prove organizzato dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabevento.it

**29 - 30 GITA IN VAL DI FASSA
E VAL DI FEMME (TN)**

Evento turistico Asi senza prove

organizzato dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

**29 - 30 SETTIMANA MOTORISTICA
CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)**

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

**29 - 30 LE MITICHE SPYDER
A TAORMINA (ME)**

Evento tematico Asi organizzato dall'Automotoclub Del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

**30 FIVE HUNDRED - RADUNO
500 E DERIVATE (AV)**

Raduno Asi organizzato ad Avellino dalla Scuderia Green Racing. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

30 RADUNO 500 A MEL (BL)

Raduno organizzato dal Gruppo Amici della 500 di Mel. <http://amicidella500mel.xoom.it>

**30 C'ERA UNA VOLTA
L'AUTOMOBILE (AV)**

Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Iripino. www.clubveicolistorici.com

30 LES DAMES AU VOLANT (VR)

Gita sociale Asi organizzata da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

**30 TROFEO STORICO
VILLA SERRA (GE)**

Raduno riservato ad auto, moto e scooter storici organizzato a Comago di Sant'Olcese, presso il parco storico Villa Serra, da Automotoclassica. www.automotoclassica.xoom.it

30 HISTORIC DAY (VI)

Raduno statico in Campo Marzo a Vicenza con i club federati del Triveneto, aperto a tutti, organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

30 TOUR D'ESTATE (AG)

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

Luglio

5 - 6 MADE IN ITALY (BZ)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteamboz.org

5 - 7 COPPA MONTENERO (LI)

Evento turistico con prove organizzato da Emmeventi. Tel. 349 4640445.

**6 - 7 RADUNO INTERCLUB
COPPA MONTE PELMO (BL)**

Evento turistico Asi senza prove organizzato a Cortina d'Ampezzo dal Club Serenissima Storico Auto Moto (TV). Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.com

7 CIRCUITO DEL LACENO (AV)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

7 LE 4 PROVINCE - AUTO ANTEGUERRA (BS)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club. Tel. 030 3367781, www.mwvcc.it

7 LABIANCHINA NEL DUCATO (PR)
Raduno del Bianchina Club a Parma. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

7 AUTO STORICHE AL LAGO (SA)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

7 GITA SOCIALE A CARCARE (SV)
Gita sociale Asi organizzata, nel Savonese, dal Club Ruote Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027, www.asi-valbormida.it

7 LAGO D'ENDINE (BG)
Gita sociale Asi organizzata dal Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

7 DUE STILI A CONFRONTO: VARZI E SCAGLIONE (NO)
A Galliate, il Registro Storico Quattro Anelli organizza un convegno e un raduno dedicati ad Achille Varzi e Franco Scaglione. www.registrostoricoquattroanelli.it

11-14 ASI AUTOSHOW - CORTINA (BL)
L'undicesima edizione del tradizionale appuntamento automobilistico dell'Asi si svolgerà in luglio e non in settembre e sarà un tributo dell'Asi alle Dolomiti, patrimonio dell'Umanità dell'Unesco. Tel. 011 8399537, email: info@asifed.it, www.asifed.it

13-14 RIEVOCAZIONE STORICA DEL GIRO DELLE CALABRIE (CZ)
Gara di regolarità non competitiva Asi organizzata da Carrozze Automoto Epoca Calabria e Simpatizzanti di Cosenza. www.camecs.it

13-14 SPYDERANDO DEL BENACO (VR)
Evento tematico Asi organizzato nel Veronese da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

13-14 TARGA AC BOLOGNA
Gara di regolarità classica Csaì organizzata dall'Automobile Club Bologna. www.bologna.aci.it

14 COLUMBUS DAY - BICENTENARIO LUOGHI VERDIANI (PC-PR)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza (PC). Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

17-20 ENNSTAL-CLASSIC (A)
Uno dei più famosi appuntamenti europei: regolarità (con prove di media) attraverso le Alpi austriache. www.ennstal-classic.at

19 PAREO PARTY (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

19-21 DUE VALLI CLASSIC (VR)
Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

20 GITA SOCIALE (BZ)
Gita sociale Asi organizzata tra il Passo Rombo, Solden e Otzal dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

20 RONDE AL CHIAR DI LUNA (IM)
Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata nella zona di Imperia da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

20-21 PIANCAVALLO REVIVAL (PN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Ruote Del Passato. Tel. 0434 573083, http://ruotedelpassato.it

20-21 DALLA VAL D'AERI ALLE DOLOMITI LUCANE (SA)
Gita sociale Asi organizzata dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

21 VIA COL VENTO (PG)
Evento tematico Asi organizzato sul Lago Trasimeno dal Club Auto Moto Epoca Perugia. Tel. 075 36000, www.camep.it

21 LA BIANCHINA NELLE MARCHE (AN)
Raduno del Bianchina Club a Senigallia (AN) Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

21 RADUNO AD ASOLO (TV)
Meeting di Fiat "500" ma aperto anche ad altri modelli di auto storiche. Email: flavio.gazzola@tiscali.it

21 RADUNO CITTÀ DI CALVI (BN)
Gita sociale Asi organizzata dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

24-29 TRIANGOLO D'ORO ISCHIA (NA)
Evento turistico con prove organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

24-29 ISCHIA IN ROSSO (NA)
Evento tematico Asi organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

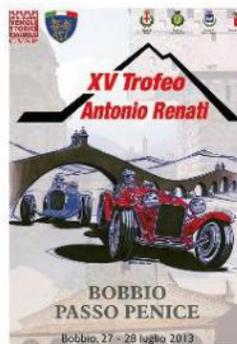
25-28 G.P. DOLOMITI (BZ)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata da Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

27-28 TROFEO ANTONIO RENATI (PC)
Gita sociale Asi organizzata a Bobbio dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

27-28 TROFEO EDUARDO D'ERMES (CB)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Classic Car Club Molise. www.cccmolise.it/raduni.htm

27-28 FIAT ABARTH 124 RALLY MEETING (D)
Raduno dedicato alla "124 Abarth" a Steigerwald, in Germania. Email: info@fiat124abarth.de

27-28 TROFEO ANTONIO RENATI BOBBIO-PASSO PENICE (PC)
Gara di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com



28 GIRO DEI DUE LAGHI (BG)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

Agosto

1-4 GITA IN GERMANIA
Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

3 FARI NELLA NOTTE (AV)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Green Racing. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

3 ...E LA CHIAMANO ESTATE (VR)
Gita sociale Asi organizzata da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

4 RADUNO CITTÀ DI GESUALDO (BN)
Gita sociale Asi organizzata dall'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

4 GITA SULLE COLLINE PARMENSI
Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

4 RADUNO CITTÀ DI CAMPAGNA (SA)
Gita sociale Asi organizzata da Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

4 GIROVAGANDO NEL BARGHIGIANO (LU)
Raduno turistico-culturale. www.girovagandonelbarghigiano.it

11-11 TRA COLLINE E VALLATE (AV)
Gita sociale Asi organizzata da Club Veicoli Storici Irpino. www.clubveicolistorici.com

22-25 SIBILLINI E DINTORNI (MC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici. www.scuderiamarche.it

24 DOLOMITI IRA CLASSIC (BZ)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

24 UNDER 35 TOUR (VR)
Gita sociale Asi organizzata da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

24-25 TROFEO ROLANDO D'AMORE (AV)
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata dalla Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 82571925, www.greenracingclub.it

25 RADUNO AUTO D'EPOCA AD ALBERONA (FG)
Gita sociale Asi organizzata da Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

28-31 COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI (BL)
Grande Evento Csaì organizzato da Meet Comunicazione. www.coppadorodelledolomiti.it

31 CIRCUITO VAL TIDONE (PC)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia GMT Gentle Motor Team. www.scuderiamgmt.it

31-1/9 ROMBI DIVINI (VT)
Evento turistico Asi senza prove organizzato da Bagnoregio dall'Associazione Piero Taruffi. www.museotaruffi.it

31-1/9 VIENNA CLASSIC DAYS (A)
Rally di Vienna, concorso d'eleganza, picnic in auto d'epoca e altri eventi organizzati da Bromberg Promotion. www.motor-mythos.at

Settembre

1 SULLE VIE DI FEDERICO II (FG)
Gita sociale Asi a Deliceto, organizzata dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

1 BOBBIO-PENICE (PC)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflg.it

1 RADUNO CITTÀ DI AIROLA (BN)
Gita sociale Asi organizzata dall'Automotoclub Storico Antico Sannio.

Tel.0824 778092,
www.asabenevento.it

1 GUARCINO CAMPOCATINO HISTORIC (FR)

Gara di regolarità classica organizzata dalla Scuderia del Tempo Perso.
www.scuderiatempoperso.org

2-7 CLASSICTOUR (TN-BZ)

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

6-8 DOLOMEETING PORSCHE SUDIROL (BZ)

Raduno di marca organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

6-9 CONCORSO D'ELEGANZA ASI A TORINO

Concorso d'eleganza organizzato a Torino dall'Asi Automotoclub Storico Italiano.
www.asifed.it

7-8 CIRCUITO DI CONEGLIANO (TV)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Serenissima Storico Auto Moto.
www.clubserenissimastorico.com

7-8 100 MIGLIA SULLA STRADA DEL PROSECCO (TV)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Ruote Del Passato. Tel. 0434/573083, http://ruotedelpassato.it

7-8 CITTÀ DI LUMEZZANE - AUTO STORICHE (BS)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata da Lumeventi. Tel. 030 826523, www.cittadilumezzane.it

8 RALLYE DEICASTELLISVEVI(BT)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato a Barletta dalla Scuderia Fieramosca. Tel. 349 7317558, www.scuderiafieramosca.it

8 TROFEO MENGA PETROLI CEGLIE MESSAPICA (BR)

Gita sociale Asi organizzata a Ceglie Messapica dal Veteran Car Club Valle d'Itria (TA). Tel. 080 4800534, email: veteran.club@libero.it

8 RADUNO CITTÀ DI SALERNO

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

8 LA BIANCHINA VA ALLE TERME (AL)

Raduno del Bianchina Club ad Acqui Terme (AL). Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

12-15 GRAND TOUR DELLE CALABRIE (CS)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, www.scuderiabrutia.it

13-15 AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Ibleo.
www.vccibleo.it/home.php

13-15 SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA

Evento turistico Asi senza prove per auto ante 1918, organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club.
www.mwvcc.it/ITA/Home.asp

14 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI

Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

14 COPPA DEL GRAN SASSO D'ITALIA (AQ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da ACI Aquila.
www.laquila.aci.it

14-15 RUOTA D'ORO STORICA (CN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dalla Scuderia Veltro. www.ruotadoro.it

14-15 LAGHI E CASTELLI (RI)

Evento turistico con prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti.
www.carstoriche.it

14-15 VECCHIO PIEMONTE (TO)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Club Torino.
www.veterancarclubtorino.org

14-15 CONCORSO D'ELEGANZA DI TAORMINA (ME)

Concorso d'eleganza organizzato dall'Automotoclub Del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

14-15 AUTO AD ASIAGO (VI)

Gita sociale Asi organizzata dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. Circolo Ruote Classiche Rodigino.
http://digilander.libero.it/crcr/

14-15 REVIVAL RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)

Gara di regolarità sport organizzata da San Martino Corse.
www.rallysanmartino.com

14-15 MUGELLO CLASSICO (FI)

Manifestazione non competitiva organizzata dalla Scuderia Biondetti.
www.scuderiabondetti.it

15 RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI ZINGONIA (BG)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca.
Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

15 RADUNO DI MONTEMILLETTO ANTICHI SAPERI E SAPORI (BN)

Gita sociale Asi organizzata dal Automotoclub Storico Antico Sannio (BN). Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

15 SCORRIVALLE - LE VALLI BERGAMASCHE

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

15 TOUR ISONTINO CLASSIC (GO)

Raduno sociale a Mossa, organizzato dal Club Gorizia Auto Moto Storiche.
www.gasclub.it

15 COPPA DEI CASTELLI LOMELLINI (PV)

Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata da Historic Motors Sport. www.historicmotorsport.it

19-21 ELBA GRAFFITI - TROFEO LOCMAN (LI)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Aci Livorno Sport.
www.rallygrafitti.net

20-22 OLD RALLY (BO)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca.
Tel. 0542 690704, www.crame.it

21-22 GRAN PREMIO NUVOLARI (MN)

Considerato secondo solo alla Mille Miglia, il Gran Premio va in scena dal 1991. Grande Evento Csaì organizzato da Scuderia Mantova Corse. www.gpnuvolari.it

21-22 TROFEO PIEVE (PG)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Automotostoriche Altotevere.
www.amsaltotevere.it

21-22 MONTAGNE D'ARGENTO (TN)

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

21-22 RIEVOCAZIONE PONTEDECIMO - GIOVI (GE)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Ligure.
Tel. 010 357971, www.vcciligure.it

21-22 G.P. DEL COLLE (LT)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Gaams. www.gaams.it

21-22 RADUNO LANCIA FLAVIA E DERIVATE (BN)

Raduno Asi organizzato nel Sannio da Antiquariauto Auto Moto Club (NA).
www.antiquariauto.com

21-22 COPPA CITTÀ DI CATANZARO

Gita sociale Asi organizzata da Catanzaro Corse Club Due Mari.
www.catanzarocorse.it

21-22 CARINZIA TOUR (A)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Ruote del Passato (PN). Tel. 0434 573083, http://ruotedelpassato.it

21-22 GITA PIACENZA PONTREMOLI - LA SPEZIA

Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza.
Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

22 COPPA UGO BARONI (PE)

Evento turistico con prove organizzato a Popoli dal Club Motori d'Altri Tempi (RM). www.cmat.it

22 TROFEO CLASSICHE NEL BARDOLINO (VR)

Evento turistico con prove organizzato da Benaco Auto Classiche.
www.benacoautoclassiche.it

22 RAID DEI COLLI STORICI (BS)

Gita sociale Asi organizzata dal Old Wheels Veteran Car Club. Tel. 030 48164.

22 AUTUNNO IN RISERVA (CO)

Gita sociale Asi nell'Altolario organizzata dal Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395, www.veterancarclubcomo.it

22 AMMASSAMENTO MAGGIOLINI (UD)

Raduno Volkswagen organizzato dal Club Gorizia Automoto Storiche.
www.ammassamentomaggiolini.it

22 VETERANE NELLA CITTÀ DELLA LANA (VI)

Raduno per vetture e moto ante 1945 organizzato dal Historic Club Schio.
www.historic.it

22 ROMBI DI FINE ESTATE (AV)

Gita sociale Asi organizzata dalla Scuderia Green Racing. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

27 MEETING INTERNAZ. CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. www.senigallia.it/Associazione/Club-Motori-Epoca-Senigallia

27-28 IL MANTOVANO VOLANTE (MN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Amams Tazio Nuvolari. www.amams.org

27-29 RALLY DEI TRULLI (BA)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Old Cars Club. www.oldcarsclub.it

27-29 CIRCUITO DEL SUD

Evento rievocativo Asi con prove organizzato da Vcc Valle d'Itria (TA) - Ccc Napoli (NA) - Acs Dauno (FG). Tel. 080 4800534, email: veteran.club@libero.it

28 GIRO DELLE TRE PROVINCE

Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata nel Savonese da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

28-29 RIEVOCAZIONE STORICA 200 MIGLIA DI CREMONA

Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Club Auto Veicoli Epoca Cremona. www.cavec.it

28-29 RAID NAUSICAA (CZ)

Gita sociale Asi organizzata dal Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

28-29 PARMA-POGGIO DI BERCE TO

Gara di regolarità organizzata dalla Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Giugno

1-2 MOTOR EXPO CLASSIC (VI)
Mostra-scambio auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazioni a Bassano Expo.
www.motorexpoclassic.it

9 MAGIONE MOTORS VINTAGE
All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per motoveicoli italiani.
www.autodromomagione.com

15-16 MOSTRA-SCAMBIO POVIGLIO (RE)
Mostra-mercato per auto, moto e modellismo. Tel. 333 3510778.

15-16 PASSION MOTORS MORCONE (BN)
Organizzazione: Automotoclub Storico Antico Sannio Benevento (Asi).
Tel. 0824 778092,
www.asasbenevento.it

22-23 ALFISTI IRPINI (AV)
Evento organizzato da Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino.
Tel. 0825 71925,
www.greenracingclub.it

Luglio

6-7 MOSTRA-SCAMBIO (CT)
Prima edizione di una mostra-scambio di auto e moto d'epoca e accessori presso il parco commerciale I Portali San Giovanni La Punta a Catania.
Email: oldcarpetsicilia@gmail.com

7 MAGIONE MOTORS VINTAGE (PG)
All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per vetture d'epoca e non prodotte all'estero. www.autodromomagione.com

12-14 MOSTRA-SCAMBIO DUEVILLE (VI)
Mostra-scambio auto, moto e accessori d'epoca organizzata dal Moto Club Dueville.
www.motoclubdueville.com

20-21 MOSTRA-SCAMBIO DELLA TUSCIA (VT)
Auto, moto, modellismo d'epoca.
Tel. 366.1015821- 331 7459571,
email: orbetelloeventi@yahoo.it

28 MOSTRA-SCAMBIO SANTHIA' (VC)
Mostra scambio auto e moto classiche e d'epoca in Piazza Aldo Moro.
www.alpimotoclub.com

31-4/8 FIERA DI ANTIQUARIATO, AUTO E MOTO D'EPOCA (CN)
Nel forte Albertino di Vinadio, si tiene la prima edizione della Fiera internazionale di antiquariato brocante, auto e moto d'epoca.
www.fiera-internazionale-di-vinadio.eu

Agosto

3-4 E-POCALE - TOLMEZZO (UD)
Mostra-scambio di auto e moto d'epoca, automobilia, ricambi, biciclette organizzata dal Carnia Racing di Tolmezzo. www.epocale.eu

14-16 AVELLINO AUTOSTORICHE
Mostra organizzata dalla Scuderia Green Racing. Tel. 82571925,
www.greenracingclub.it

31-1/9 MOSTRA-SCAMBIO GAMBETTOLA (FC)
Mostra-scambio auto e moto. Email: info@mostrasambio.org, tel. 0547 53912.

GARECLASSICHE

Giugno

1-2 COPPA INTEREUROPA STORICA - MONZA
Il tradizionale e fantastico appuntamento all'Autodromo di Monza. 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

5-8 MODENA CENTO ORE CLASSIC
Rally storico organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632.
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.scarperlagio.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

14-16 COPPA VAL D'ANAPO SORTINO (SR)
Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Siracusa.
www.siracusa.aci.it

14-16 CRONOSCALATA STORICA DELLO SPINO (AR)
Evento Csaì organizzato da Pro Spino Team.
www.prospino.com

15-16 RALLY LANA STORICO (BI)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì. www.rallylanastorico.it

22-23 PERONI RACE WEEKEND 3 - VARANO DE' MELEGARI (PR)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. 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

22-23 CHALLENGE FORMULE STORICHE VARANO DE' MELEGARI (PR)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

22-23 RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)
Rally storico organizzato da Dolomiti Motor Sport Promotion.
www.dolomitimotors.com

28-30 MONTE ERICE (TP)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Trapani - Scuderia Erice Historic Car. www.ericelhistorical.com

Luglio

6-7 PERONI RACE WEEKEND 4 - MONZA
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

6-7 ALFA REVIVAL CUP - MONZA
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. www.gpsclassic.it

6-7 CIRCUITO DI CREMONA
Rally storico valido per il Campionato Italiano Csaì, organizzato da AC Cremona. www.circuitodiremona.it.

6-7 TRENTO-BONDONE
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato Europeo, organizzata da Scuderia Trentina - AC Trento. www.scuderiatrentina.it.

13-14 RALLYE 333 MINUTI STORICO (NO)
Rally storico organizzato da Pentathlon Motor Team. www.rally111.it

13-14 CESANA SESTRIERE (TO)
Cronoscalata Csaì, valida per i Campionati Europeo e Italiano, AC Torino. www.acitorino.it

19-21 RALLY DUE VALLI HISTORIC (VR)
Rally storico valido per il Campionato Italiano Csaì, organizzato da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

20-21 TERMINI-CACCAMO (PA)
Cronoscalata Csaì organizzata da AC Palermo - ACI Sport Mediterranea. www.palermoaci.it.

26-28 TROFEO LODOVICO SCARFIOTTI (MC)
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato Italiano, organizzata da AC Macerata. www.macerata.aci.it

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

■ 8 Oldtimer Galerie International - Classic Car Auct. (CH)
Sulla pista di pattinaggio di Zurigo. www.oldtimergalerie.ch

■ 9 Bonhams - The Banbury Run Sale (GB)
Nei pressi di Woodstock, nell'Oxfordshire. www.bonhams.com

■ 10 Artcurial - Automobiles sur les Champs (F)
Sugli Champs-Élysées. www.artcurial.com

■ 10 H&H Classic Rockingham Castle (GB)
A Rockingham, 150 km a Nord di Londra (GB). www.classic-auctions.com

■ 15 Coys - Athens Auction (GR)
Asta di automobili all'Astair Palace Resort di Atene, in Grecia. www.coys.co.uk

■ 29 Coys - Fine Motor Cars con "The Jaguar Legend" (GB)
A Blenheim Palace, nell'Oxfordshire. www.coys.co.uk

Luglio

■ 12 Bonhams - The Goodwood Festival of Speed sale (GB)
Asta di vetture e automobilia in concomitanza con il Goodwood Festival of Speed, nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra. www.bonhams.com

■ 24 H&H Classic - The pavillons gardens (GB)
Asta di automobili a Buxton, 50 km a Sud di Manchester. www.classic-auctions.com

■ 27 RM Auctions - St. John's (Usa)
Asta in occasione del Concours d'Elegance of America. www.rmuctions.com



spallino.ch

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



23 - 25 AGOSTO 2013
2ª edizione



informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch



Finpromotion
GESTIONE PATRIMONIALE DAL 1972



PLOZZA
VINI BRUSIO



Lamborghini Zurich
Schmohl AG



Montegrappa
ITALIA

ALLEGRA

PASSUGGER

pininfarina

Kessel

ADC
GIABELLA ADIV & PARTNER

PCW

"Auto importanti per collezionisti importanti": questo il motto che ha da sempre ispirato l'americano Don Davis nella ricerca dei pezzi per la sua splendida collezione. Ora però confessa candidamente di avere troppe auto nel suo garage e troppe poche batterie per mantenerle tutte in perfetta efficienza. Da qui l'idea di disfarsi di alcune vetture, andate all'asta il 27 aprile a Fort Worth, in Texas, grazie ad RM Auctions. Abbiamo scelto alcune perle e scoperto che..



Chrysler "GS-1 Special" Ghia pag. 126



Lamborghini "350 GT" pag. 127



Toyota "2000 GT" pag. 128



BMW "M1" pag. 129

di Matteo Albertini

CHRYSLER "NEWPORT" LEBARON - 1941

PROFESSIONE **PACE CAR**

Negli anni d'oro dell'industria americana era una consuetudine affidare i prototipi più bizzarri ai dirigenti delle case automobilistiche. È il caso anche della "Newport" di queste pagine. Walter P. Chrysler Junior, figlio del fondatore dell'azienda e carismatico mecenate dell'arte moderna, era rimasto ammirato dalle forme barocche della vettura, realizzata in soli cinque esemplari nel 1941 a partire dai disegni estrosi di Ralph Roberts della LeBaron. La linea è considerata di rottura rispetto alla produzione degli anni 30 nonché un esempio delle capacità progettuali della Casa. Poco prima di finire tra le mani di Chrysler Jr., l'esemplare ha avuto l'onore di fare da "pacemaker car" alla 500 Miglia di Indianapolis del '41: numerosi filmati d'epoca la mostrano alla testa della carova-

na di auto da corsa, con la colossale scritta del marchio che poi sparirà nel successivo utilizzo privato.

Walter Chrysler si è goduto la "Newport" per le sue vacanze a Cape Cod fino alla fine degli anni 50, quando la vettura è stata ceduta a un rivenditore Chevrolet, che l'ha messa a riposo fino al 1989. A partire da quell'anno l'auto è passata di mano tra diversi collezionisti e nei primi anni Duemila è stata sottoposta a un restauro completo, che ha visto

Una scritta, un marchio

Sotto. La linea fluida della "Newport" è inimitabile; l'enorme scritta "Chrysler" suona però un po' eccessiva. Questo esemplare è l'unico dei cinque prodotti ad avere i fari non ricoperti da una carenatura mobile.





il ripristino della vernice e della scritta originali. In questo modo ha potuto rivivere i suoi anni migliori facendo nuovamente da pace car per le gare storiche di Laguna Seca nel 2003, in occasione della presentazione della Chrysler "Crossfire". L'ultimo proprietario è stato proprio Don Davis, che con questa "Newport" ha portato all'asta il gioiello principale della sua collezione: il prezzo di vendita è comunque risultato di parecchio inferiore alla stima d'asta.

Stima d'asta (euro)	918.000
Prezzo battuto	673.000



Strumenti in abbondanza

A destra. Il cruscotto, dello stesso colore della tappezzeria, è molto sobrio e moderno per la sua epoca. Oltre che decisamente completo.



Interni fiammanti

Sopra. Curioso il sistema di accesso ai sedili posteriori, che impone di sollevare una ribaltina. A sinistra. L'ampia panca anteriore è interamente circondata dalle forme arrotondate della carrozzeria. In alto. La coda è assai pronunciata, ma grazie alle ruote posteriori carenate la linea non ne risente più di tanto.



CHRYSLER "GS-1 SPECIAL" GHIA - 1954

Quasi mezzo milione PER LA GEMELLA



È ben nota la collaborazione tra Chrysler e Ghia, giunta al culmine durante gli anni Cinquanta. Proprio nel 1954, la carrozzeria torinese viene incaricata dalla divisione Export della Casa americana di realizzare una variante a quattro posti della fuoriserie "Thomas Special", un modello che aveva goduto di grande successo negli anni appena precedenti.

Gli esemplari prodotti, battezzati "GS-1 Special", sono stati soltanto due. Il primo conduce un'esistenza dorata passando da un'esposizione all'altra fino al Salone di Torino del '54, mentre il secondo, illustrato in questa pagina, viene inizialmente trascurato e salvato pochi mesi dopo da W. Alton Jones, un dirigente della Chrysler che decide di regalarlo alla moglie.

Piuttosto deluso dallo scarso entusiasmo mostrato dalla consorte, Jones decide di passare la bella "GS-1" alla figlia Elizabeth, che se ne prenderà invece cura con affetto fino al 1999.

Messa in vendita, la vettura desta subito grande stupore tra gli appassionati americani. Presto si fa avanti un compratore, che decide di restaurarla completamente avvalendosi di accurate ricerche d'archivio. Presentata in condizioni eccellenti all'asta di RM, splendente nel suo colore acquamarina d'origine, questa elegante quanto rara coupé è stata subito aggiudicata per una cifra degna del suo valore.

Un abito made in Italy

Sotto. La linea sobria e filante della "GS-1" è l'ennesima riprova delle capacità della Ghia negli anni Cinquanta. Il motore è un V8 Chrysler da 235 cavalli ed è abbinato alla trasmissione automatica "Power Flite".

Sotto a destra. L'accogliente abitacolo ospita comodamente quattro persone. Molto eleganti la corona del volante e il cruscotto, in tinta con la carrozzeria.

Stima d'asta (euro)	612.000
Prezzo battuto	471.000





LAMBORGHINI "350 GT" - 1965

L'orgoglio (ferito) di **FERRUCCIO**

Narra la leggenda che la "350 GT", nella forma del suo primo prototipo "GTV", sia nata nei primi anni Sessanta dall'orgoglio ferito di Ferruccio Lamborghini, apostrofato come "costruttore di trattori" da Enzo Ferrari quando aveva osato criticare alcune scelte tecniche della Casa modenese.

Prodotto tra il '64 e il '67 in 131 esemplari nella configurazione a due posti, è il primo modello costruito in serie dalla Lamborghini e vanta sospensioni indipendenti, quattro freni a disco, un motore V12 di 3.5 litri e una raffinata carrozzeria in alluminio griffata Touring. La "350 GT" qui illustrata è un esemplare del 1965 e ha vissuto i suoi primi vent'anni in Svizzera. A partire dal '76

si è trasferita nel Regno Unito, cambiando numerosi quanto insigni proprietari, dal collezionista Anthony MacLean al dirigente dell'Aston Martin Victor Gauntlett.

Negli ultimi anni, prima di entrare a far parte della collezione di Don Davis, è stata protagonista di numerosi servizi sulle riviste specializzate e persino nel popolare programma TV "Top Gear". L'aspetto sorprendente di questa vettura sono le sue condizioni di conservazione: non è mai stato necessario un restauro radicale e i lavori, interamente documentati e realizzati a partire dal 2000, si sono limitati alla revisione meccanica, alla riverniciatura della carrozzeria e alla sostituzione dei sedili.

L'acquirente che si è aggiudicato questa "350 GT", per una cifra tutt'altro che modesta (420 mila euro), si è così portato a casa una pietra miliare di un marchio che ancora oggi entusiasma migliaia di appassionati in tutto il mondo.

Stima d'asta (euro)	306.000
Prezzo battuto	420.000

Il risultato di 2+2

Sopra. Pur essendo meno rivoluzionaria del prototipo "GTV", la linea della "350 GT" rimane un'icona nel panorama automobilistico italiano dei primi anni Sessanta. Nel 1965 è stata introdotta anche una versione 2+2 col tetto rialzato.

Sotto, in senso orario. Sedili in pelle e volante in legno a tre razze; il motore V12; il caratteristico frontale; la sigla del modello accanto al fanalino posteriore destro.





TOYOTA "2000 GT" - 1967

Una giapponese PER JAMES BOND

"Quattrocchi" a mandorla
In alto. L'enigmatico - ma
inconfondibile - frontale
della vettura, con gli anabbaglianti
a scomparsa collocati proprio sopra
ai fari carenati.

La "2000 GT" è, per molti versi, una vettura che ha segnato un'epoca. Alla sua presentazione al Salone di Tokyo del 1965 apparve evidente al mondo intero che anche l'industria automobilistica giapponese era in grado di costruire una sportiva di altissimo livello.

Ad alimentare la fama del modello hanno contribuito persino i produttori di "007 - Si vive solo due volte" (1967), che l'hanno voluta in un'inedita versione cabriolet per accompagnare l'agente segreto britannico in missione a Tokyo.

Sviluppata assieme alla Yamaha, questa coupé a due posti dalle linee avveniristiche è

spinta da un 6 cilindri in linea di 2 litri da 150 CV. La velocità massima di quasi 220 km/h e le notevoli qualità stradali le sono valsi a suo tempo gli elogi delle più prestigiose riviste del settore e la venerazione dei proprietari, complici anche gli interni di grande lusso.

L'esemplare illustrato in queste pagine, uno dei pochissimi con guida a sinistra, appartiene alla collezione dell'americano Don Davis, che lo ha fatto restaurare minuziosamente. Prima di arrivare nelle sue mani aveva vissuto tra gli Stati Uniti e il Giappone percorrendo meno di centomila chilometri: le condizioni dei sedili e del cruscotto

Contrasti stridenti

A destra. Le linee della carrozzeria sono decisamente innovative. Intrigante soprattutto la forma della coda.

Sotto. La plancia appare invece molto più classica, con sovrabbondanza di radica, destinata a dare un tono un po' ambizioso agli interni. Certe finiture stonano con la sobria fluidità delle forme esterne.



VENDUTA AL DOPPIO: SUCCEDE IN AMERICA

Dalla collezione di Don Davis è giunta all'asta anche questa BMW "M1" del 1980, una delle sole 455 costruite. Tra i pochissimi esemplari vissuti negli Stati Uniti, quello illustrato nelle foto si mostra impeccabile nel suo colore Henna Rot ed è dotato di numerosi accessori originali, dagli alzacristalli elettrici all'aria condizionata, passando per lo stereo Becker "Mexico". Grazie ai suoi 277 cavalli e al fatto di essere in pratica un'auto da corsa omologata per la strada, la "M1" è da apprezzare soprattutto per le sue peculiarità sportive. Purtroppo, la vettura andata all'asta non montava più il motore originale, sostituito nel tempo con uno proveniente da un altro esemplare. Questa pecca non ha evidentemente scoraggiato l'acquirente, che si è aggiudicato la "M1" per una cifra in linea con la stima d'asta (oltre 180 mila euro), e comunque pari al doppio della nostra quotazione. Si tratta in ogni caso di un modello davvero fuori dal normale, anche rispetto alla storia del marchio bavarese: l'impatto visivo delle linee così moderne, firmate Giugiaro, è ancora notevole oggi e il valore tecnico del motore centrale e del telaio rimane, sotto certi aspetti, insuperato.

Stima d'asta (euro)	191.000 euro
Prezzo battuto	183.000 euro



to, ancora d'origine, dimostrano la cura con cui questa "2000 GT" è stata tenuta dai precedenti proprietari.

Il colore Bendix Yellow, una tinta pastello caratteristica di quegli anni, è molto intonato alla carrozzeria di questa prestante giapponese, dove tutti gli elementi stilistici sono funzionali all'aerodinamica: dai fari, a scomparsa oppure carenati, fino alla rastrematura della coda.

L'eccezionale cifra di aggiudicazione (oltre 880 mila euro) rappresenta un record assoluto per il modello ed è la testimonianza più evidente dell'interesse sempre crescente da parte dei collezionisti per un'automobile tanto rara quanto prestigiosa, prodotta tra il 1967 e il 1970 in soli 351 esemplari.

Stima d'asta (euro)	650.000
Prezzo battuto	884.000



Nel cuore del "2000"

Sopra, il propulsore a 6 cilindri in linea è ospitato nel lungo vano motore ed è protetto da un cofano ad apertura invertita.

L'Italia su
QUATTORRUOTE
1956

**LE RISTAMPE DEI PRIMI, INTROVABILI NUMERI
DI QUATTORRUOTE IN UN PRATICO ED ELEGANTE
RACCOGLITORE**



**IN
LIBRERIA A
€34,90**

**LE INCHIESTE
DELL'EPOCA**
**LE BATTAGLIE
DI QUATTORRUOTE**
**LE PROVE
SU STRADA**

Per gli appassionati di auto, storia e costume

EditorialeDomus

di Marco Di Pietro

SUPERBOLLO IL FISCO SI FREGA DA SÉ

Da quasi un anno e mezzo è in vigore il superbollo per le auto con più di 185 kW (250 CV) e meno di vent'anni. Il suo effetto è stata la quasi totale scomparsa delle supercar recenti, che hanno preso la strada dell'"esilio". Basti pensare che soltanto in casa Porsche le vetture esportate dall'Italia, tra il 2012 e il primo trimestre del 2013, sono state oltre 15.000. Si tratta, come intuibile, in massima parte di modelli immatricolati nel nostro Paese tra il 1993 e quest'anno. Persino molti esemplari nuovi di fabbrica sono stati targati in Italia e poi esportati, per consentire ai concessionari di raggiungere le quote di mercato assegnate dal costruttore e magari di guadagnare qualcosa, fatto che accade sempre più raramente, considerata la necessità di concedere sconti da favola per vendere qualche macchina.

Insediato da poco il governo Letta, nessuno parla più di rivedere questa normativa, mentre si sussurra di un provvedimento omnicomprensivo in favore del mercato dell'automobile. Quanto ci sia di vero lo scopriremo nei prossimi mesi, quando il nuovo esecutivo chiarirà la linea che intende seguire.

La miopia del governo Monti

Intanto è stato assodato che il superbollo ha portato nelle casse dell'erario meno di un quinto di quanto preventivato dal governo Monti. Favorendo inoltre una fuga senza ritorno: è difficile ipotizzare che, in seguito a un'ipotetica soppressione della sovrattassa, le vetture esportate tornino in patria. Anche perché si è verificato, in Italia, un

forte calo dei prezzi di mercato dei modelli che rientrano nella fascia colpita. La normativa prevede l'attenuamento della sovrattassa in base all'età (i 20 euro di superbollo per ogni kW eccedente i 185 si riducono a 12 dopo 5 anni, a 6 dopo 10 anni e a 3 dopo 15 anni): un vantaggio trascurabile di fronte al grosso handicap che è il pagamento della tassa attraverso il "Modello F24", che accende i "fari" del fisco sulla dichiarazione dei redditi, a sua volta rapportata al famigerato "reddito-metro" entrato in vigore quest'anno.

Per tirare avanti svendiamo all'estero

Le quotazioni delle "youngtimer" più potenti possono anche rimanere invariate, ma solo sul piano teorico. In pratica, al prezzo stimato non si trova chi le compri. L'assenza di fluttuazioni è dovuta unicamente al fatto che non ci sono trattative di compravendita reali a cui fare riferimento.

Il solo modo per disfarsi di una supercar, oggi, è di esportarla, per la gioia dei commercianti stranieri, che comprano a buon prezzo in Italia e rivendono con ampi profitti sui propri mercati.

Il fenomeno colpisce indistintamente tutti i costruttori, dai più nobili (Ferrari, Maserati, Aston Martin, Porsche, Lamborghini, Rolls-Royce e Bentley) a quelli appena un gradino sotto (Audi, BMW, Cadillac, Jaguar e Mercedes), fino ad arrivare ai modelli top di gamma delle marche che non appartengono al segmento premium: anzi, proprio in questo caso il deprezzamento è massimo. ■



Ventiquattro cilindri in due
A destra. La BMW "850", costruita per tutti gli anni Novanta, ha potenze comprese fra i 300 e i 381 CV: da noi è pressoché invendibile. Sopra. La Ferrari "550 Maranello" può far valere il fascino del Cavallino, ma 485 CV pesano molto.



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.

AUSTIN FXD



1965, bianco/giallo, vernice nuova, senza documenti, completo, motore Bmc 2000 da rettificare, accessori ricromati, visibile a Milano € 2500, carrvitolli.com **0239310972**

VOLKSWAGEN



1974, bianco, motore cromato, interno Recaro, cruscotto modificato, vernice e capote nuova, visibile a Milano, € 12.000 **0239310972**

VENDO AUTO

ABARTH

1000 TC CORSA, 1963, bianco, restaurata alcuni anni fa, originale, con motore AH 210 da rimontare. Prezzo da concordare, visibile a Pavia

3343280517

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

SPIDER 1600 (DUETTO), 1966, da restauro, motore non bloccato, provenienza estera, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

SPIDER 1600 (DUETTO), 1966, rosso, perfetta, interni neri, da amatore + 500 D nuova, unica, no perditempo, visibile a Milano

3332186193

■ **1750 GTV**, 1969, rosso, I serie, conservata, ottimo stato, interno nero, targa nera, libretto originale, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova.



0375790025 - 3498689674

2000 GTV, 1971, rosso, ottime condizioni generali, € 16.800

3930138652

ALFETTA GTV 2.0, 1981, rosso, iscritta Asi, assicurata, revisionata, impianto gpl, posso consegnarla in tutta Italia, € 5000, visibile a Modena



3346936986

■ **2000 SPRINT**, 1965, faggio, ben marciante, € 16.000, visibile a Brescia

3484796030

2000 TOURING SPIDER, 1962, bianco, interni rossi, ottime condizioni, visibile a Bologna, € 40.000

3351202692

SPRINT 1.5 Q.V., 1983, argento metallizzato, perfetta, ottimo stato, km 68.000, unico proprietario, documenti originali, € 4500, visibile a Pavia



3482215742

ALFETTA 1.8, 1978, blu Olanda, km 68.000, interno texalfa beige, iscritta ASI, tutto in efficienza, qualsiasi prova, visibile a Milano, € 7000

3382173470

ALFETTA 1.8, 1978, blu, ottime condizioni, iscritta Asi, unico proprietario, si valutano permutate; € 7000

3355297250

ALFETTA 1.8, 1975, verde pino, qualsiasi prova, uso quotidiano, perfetta, permuta con Bianchina, no versione berlina, da valutare, visibile a Brescia, € 7200

3473151188

ALFETTA 2.0, 1984, blu Olanda, vettura unica al mondo per stato di nuovo, come da fabbrica, km 30.000, ogni prova e verifica, solo box, visibile a Caserta, € 8000

3683392600

■ **GIULIA 1600 SPIDER**, 1964, vettura completa, targa nera, funzionante, buone condizioni, prezzo dopo visione

3389369456

GIULIA 1600 SUPER, 1971, senza targhe e documenti, per uso ricambi, € 1800



0116470241

2000 GTV, 1973, rosso 501, texalfa nero, vetri verdi, bloccante, cerchi in lega, vernice originale, 40.000 km originali, Asi, tenuta solo in box; € 24.000, visibile a Caserta

3683392600

■ **GIULIA SUPER 1600**, 1966, "Bollino Oro", targa Milano nera, funzionante, da rivedere per leggero restauro

3389369456

FLAMIGNI
Raoul

GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**
 Tel. mobile: **336/677773**

Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere

www.EPOCACAR.com **NEGOZIO ON LINE**

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

BY MONTANI
di Luigi Montani

restauro interni
in pelle

per auto d'epoca
e moderne

Luigi Montani
cell. +39 337604555
www.bymont.it - montaniluigi@alice.it

sede legale e domicilio fiscale
Via C. Battisti 23 40123 Bologna

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

DAL 1945

M. A. R. A.
di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA**

**CARROZZERIA E
PARTI MOTORE**

20154 MILANO
CORSO SEMPIONE, 82
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
Fax (02) 331.93.13
sito web: www.mara.it
e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.

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

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

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

COVERCAR

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

CHERWA ADVIT

GIULIA TI 1300, 1966, acqua marina, ottima, restauro minuzioso, contachilometri a nastro, targa e libretto originali, grillo@unic.it, visibile a Catania, € 7000

335493936

GIULIETTA SS, 1961, rosso, interni skai grigi e rossi, omologata ASI targa oro, targhe nere VC, visibile a Torino, € 45.000

3387624167

2000 GTV, 1972, faggio, targhe nere, cruscotto sano, motore 00512 con 40.000 km, bloccante, vetri verdi, carrozzeria da fare, visibile a Caserta, € 6500

3683392600

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1959, passo corto, da restauro, provenienza estera, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a BARBARIGA (BS)

0309718592

GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE, 1958, bianco, passo corto, interni neri, restauro professionale totale, km 0, non per perditempo; chiamare nelle ore serali; € 70.000

3383560356

GIULIETTA SPRINT VELOCE, 1959, blu tornado, da restauro totale, prezzo trattabile o permuta, € 15.000

336259241

■ **GIULIETTA SPRINT I SERIE**, 1958, azzurro, 1300 cc, restauro totale 2008, interno grigio/blu, Asi, Csa e Fiva, targa nuova, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

GIULIETTA TI, 1959, bianco, da restauro totale o da ricambi, solo targhe, motore tipo 1315, completa, visibile a Gatteo (FC), € 4000

337607308

■ **GIULIETTA TI I SERIE**, 1958, acqua di fonte, molto bella e ben marciante, € 18.000, visibile a Brescia

3484796030

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, verde, Scalino, riverniciata, sana, interno marrone rifatto, motore ok, targa nera, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro, completa, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

GT 1600 UNIFICATO, 1975, grigio, macchina modificata, cambio, autobloccante, camme, carburatori 45, scarico, coni, cerchi 7x15, pistoni

3398069563

2000 GTV, 1974, giallo Piper, unico proprietario dal 1974, 44.000 km originali, solo ritocchi, mai restaurata, visibile a Trapani, € 25.000

3392435873

GT JUNIOR 1600, 1972, rosso alfa, tutta originale, km 80.000, Asi, targhe/libretto uso manutenzione e libretto servizio tutti originali, prezzo interessante, visibile a Torino



3494052681

GT JUNIOR 1300, bianco, decorosa, targhe nere, interni nuovi, cerchi in lega; € 8500, visibile a Romagna

3332348087

GTV6 2.5, 1981, rosso, specchietti e cristalli elettrici, tettuccio apribile, km 165.000, ottime condizioni, € 8500, visibile a Forlì



0543721333

GTV 2000 GRAND PRIX, 1982, rosso, n°583, uniproprietario, km 28.600, ASI oro, tetto apribile, tutta originale, come nuova, da concorso, visibile a Ancona, € 20.000

3283376800

SPIDER T.S. (916), 1997, rosso Alfa Romeo, unicoproprietario, conservata come nuova, usata raramente; € 10.000, visibile a Lodi

3493518152

JUNIOR ZAGATO 1300, 1970, rosso, ottime condizioni, fine settimana, Michele, visibile in Toscana, € 17.000

3362728020

SPIDER 1600 (DUETTO), 1966, rosso, auto come nuova, condizioni da vetrina, pochissimi km, prezzo impegnativo, visibile a Milano

3332186193

SPIDER 2000 AMERICA, 1985, verde metallizzato, perfetta, ottimo stato, km 45.000, € 15.000, visibile a Bologna



3495632775

SPIDER 2000 Q.V., 1987, grigio metallizzato, iniezione, catalizzata, interni pelle, aria condizionata, condizioni splendide

336501258

SPIDER 2000 VELOCE, 1978, blu, auto buona + GT Junior 1600 del '71, giallo, ottima + GTV 2000 anni '80, solo 17.000 km da nuova, visibile a Caserta, € 30.000

3356676584

SPIDER 3.2, 2002, azzurro, condizioni ottime, capote nuova, full optional, eventuali ricambi e accessori a parte, visibile a Padova, € 13.500

3355497689

AMILCAR

■ **4 C**, 1924, interni neri, 1000 cc, tipica vetturetta francese degli anni '20, restaurata, molto particolare, targa italiana ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

APAL

■ **SPORT**, 1961, telaio tubolare, motore 140 Hp, documenti originali



3382967592

AUSTIN

MINI CLUBMAN ESTATE 1100, 1978, arancione, unico proprietario, carrozzeria perfetta, motore buono, 71.567 km, tetto apribile; € 3500, visibile a Milano

028138639

AUSTIN HEALEY

■ **3000 MK I BN7**, 1961, blu Healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interno, visibile a Mantova, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

3000 MK III BJ8, 1964, british racing green, perfetta, restauro totale documentato, ruote a raggi, overdrive, km 0, capote e interni neri, € 55.000

3384598952

3000 MK III BJ8, 1964, blu Healey, restauro professionale totale, ampliamente documentato, km 0, da concorso, € 55.000

3398686819

3000 MK III, 1965, verde inglese, restaurata nel 2008, ASI, documenti in regola, visibile a Viterbo, € 4500

3492114066

■ **SPRITE MK I (FROG EYE)**, 1959, vettura in buone condizioni, motore originale, cofano in metallo, più altra da restaurare, guida a sinistra, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

AUTOBIANCHI

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1969, interni biscotto, in ottime condizioni, marciante e pronta all'uso, targhe nere ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

Y10 4WD, 1990, verde, omologata ASI, km 80.000, gomme nuove, revisionata 2013, visibile a Mantova

3355315434

BENTLEY

S I, 1956, grigio chiaro/nero, carrozzeria e cromature perfetti, interni conservati privi di usura, meccanica perfetta, Asi, € 36.000, visibile a Firenze



336681107



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



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



LOTUS ELISE, 2002, LA PIU' LEGGERA E VELOCE DELLE MK2



MG TC, 1947 OTTIME CONDIZIONI



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



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1957, FLA, FICHE CSAL, OTTIMA PER LA REGOLARITA'



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



FORD F 100 PICKUP, 1955, DA CONCORSO



MINI COOPER, 1973, COME NUOVO

■ **S I**, 1958, passo lungo by Hooper, interni pelle grigia, fuoriserie, 2 prodotte, restaurata, targa italiana ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

BIANCHI

■ **S9**, 1935, grigio/nero, ben marciante, anche permuta, € 23.000, visibile a Brescia

3484796030

BMW

2000 CS, 1969, blu lancia, cristalli elettrici su ambo i lati, meccanica, carrozzeria, ottime condizioni, € 8500, visibile a Forlì



0543721333

633 CSI, 1978, grigio metallizzato, splendido stato, pronta uso, no bollo, visibile a Sicilia, € 4000

3392673068

CHEVROLET

■ **NATIONAL ROADSTER**, 1928, rosso/nero, perfetto stato, motore ok, 3 marce, 3200 cc, interno nero, targa con provincia, omologata Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

CITROËN

D SUPER 5, 1975, rosso, conservata, meccanica e carrozzeria da rivedere; € 4500

3473909817

DS 23 I.E. PALLAS, 1973, sabbia metallizzato, restaurata professionalmente, interni in pelle, collaudata, perfetta, per uso quotidiano, € 25.000, visibile a Sanremo (IM)



3398758012

MEHARI, 1972, arancio, pari al nuovo, km 0, carrozzeria nuova in pigmento e possibilità invio lista lavori, visibile a Treviso



3209652050

MEHARI, 1980, beige, verniciata a nuovo in questi giorni (foto vecchia), gomme/selleria/capote/impianto frenante nuovi, visibile a Treviso



3209652050

MEHARI, 1973, arancio, auto in perfetto stato, gommata e collaudata, selleria nuova, targa nera Milano, visibile a Veneto, € 6500

3494432594

MEHARI, 1972, bianco, completamente ripristinata, tutta nuova, carrozzeria in pigmento, motore km 0, targata e collaudata, visibile a Treviso, € 8300

3209652050

MEHARI, 1978, beige Hoggar, conservatissima, mai ritoccata, originale, no crepe, teli perfetti, no curiosi, € 7500

3289544495

TRACTION AVANT, 1956, blu scuro, auto a posto di meccanica, targa italiana, adatta a matrimonio, € 15.500

0362622568

TRACTION AVANT, 1953, nero, stupenda, ASI oro, valuto permuta con auto sportiva o moto BMW, no perditempo, prezzo trattabile, visibile a Genova

3355604632

DALLARA

FORMULA 3 389 ALFA ROMEO, 1989, bianco e rosso, visibile a Torino, Tratt. ris.

3356056873

FERRARI

308 GTB, 1979, rosso, auto perfetta, da collezione, visibile a Varese, € 34.000

0332648462

348 TB, 12/1990, rosso, interni in pelle nera, auto in ottime condizioni, tenuta maniacalmente, km 46.000, ha partecipato al 60° anniversario Ferrari, visibile a Reggio Emilia, € 32.000

3299759814

FIAT

126, 1987, grigio verde chiaro, perfetto stato, revisionata 02/2013, visibile a Arezzo, € 1900

0575590863

1100 B, 1949, verde, conservazione originale, motore in ottime condizioni, targata e revisionata, € 14.000, visibile a Bologna



3495632775

1100 BERLINA, 1949, azzurro, auto d'epoca, ottimo stato, documenti originali, iscrivibile alla Mille Miglia, targa a 4 numeri, tappezzeria, gomme e linea scarico nuovi, rif. Enrico Nodinelli, € 13.000, visibile a Vicenza



3389662914

■ **1100/103 H**, 1959, interni bianchi, in buone condizioni generali, con interventi già eseguiti, funzionante e pronta all'uso, targhe originali, info@nervesauto.com

L'unica cosa che ti mancava



T1 è una centralina di piccole dimensioni (cm 7x3x2) "con peso di 50 gr" di facile installazione. Si applica sotto il cruscotto così da rimanere completamente invisibile (grazie al kit magnetico in dotazione). **T1 permette a tutte le auto con impianto elettrico a 6 Volt di avere una presa a 12 Volt più una connessione USB** dove collegare

tutti quei dispositivi oramai quotidiani (navigatore, telefono cellulare, videocamera, PC, cronometro). Per le autovetture con presa accendisigari di serie basta collegare la nostra centralina all'impianto originale, senza apportare alcuna modifica sostanziale ai collegamenti elettrici originali (Kit in dotazione con connettori per ogni tipo di collegamento). Per le autovetture sprovviste di presa accendisigari è disponibile come optional una presa accendisigari (dotata di kit magnetico) da nascondere sotto il cruscotto. **T1** è stato studiato in modo da non creare assorbimenti elevati al tuo impianto così da non compromettere l'efficienza della batteria.



IN & OUT PROMOTION s.r.l. - Tel. +39 02 45866387 - **T1** lo trovi su WWW.T1ALARM.COM e dai **MIGLIORI RIVENDITORI**

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA

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

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN
Firestone **DUNLOP** **BF Goodrich**
WAYMASTER VINTAGE RACING EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

GALVANICA SPINO D'ADDA snc
PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
RAMATURA A SPESSORE,
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

2CV - MEHARI CLUB CASSIS

SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO
— 2CV - MEHARI —

2CV 2013
Catalogue Pièces de rechange
www.2cvclub.com

MEHARI 2013
Catalogue Pièces de rechange
www.mehariclub.com

www.2cvclub.it

Distributore ufficiale in ITALIA

DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)
Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it
www.davidauto.it

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
BP 19 - B3714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax. : 00 33 442 01 95 80

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it





3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

1100 R, bianco, per restauro e reimmatricolazione o per ricambi. Tino, visibile a Bergamo, € 700

3497192964

1100 SPECIAL, 1962, grigio, ottime condizioni di conservazione, attestato di storicità, targhe originali, funzionante, € 5500

3335708756

1100 TAXI, 1948, blu scuro, originale, buono stato di conservazione, € 14.000, visibile a Bologna



3495632775

1100/103 E TV, 1956, bianco-celeste, Asi, splendida, passato storico rilevante, documenti originali; € 18.000, visibile a Brescia

3484796030

1100/103 D, 1958, bicolore, auto restaurata, documenti d'epoca, targhe di ferro nere, con fasce bianche, vendo per inutilizzo e realizzo, € 7500

3392827568

1200 CABRIOLET, 1960, celeste, sdoganata, con documenti pronti per immatricolazione, da facile restauro, meccanica ok, visibile a Genova.

3472810838

1200 CABRIOLET, 1961, bianco, perfetta; vendesi per motivi di salute, € 1200, visibile a Verona

0458740142

■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1968, rosso, buone condizioni generali, interno nero, motore ok, cerchi lega, targa e libretto 1986, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

126 FSM, 1984, avorio, per storica o uso giornaliero, km 25.150 originali, vendo causa inutilizzo. Prezzo trattabile, € 2000

3291332341

128, 1972, bianco, con visura regolare, ottimo stato, integra, solo verniciatura da rivedere, visibile a Prato, € 800

3383867676

132 S, 1973, 577 champagne, km 69.000, cerchi Cromodora, ottime condizioni, una delle poche sopravvissute, visibile a Milano, € 4000

3355297250

1500 CABRIOLET, 1964, blu, restuaro di carrozzeria e meccanica, da finire gli interni; € 9500 trattabili, visibile a Alessandria

0131270520

1500 S CABRIOLET, 1962, rosso, motore Osca bialbero, perfettamente conservata, targhe nere, originali, iscritta ASI, visibile a Torino, € 22.000

0118193194

500 B GIARDINIERA, 1948, grigio, accossato, omologata Asi, Fiva, Csaì, documenti e targhe originali, matching numbers, interni ottimi conservati, cerchi, fuoriserie, pubblicato su Ruoteclassiche febbraio 2012, revisione al 2015, esemplare unico, € 26.750, visibile a Genova



335398710

500 C BELVEDERE, 1952, verde, completa, senza documenti, € 700 trattabili, visibile a Barge

3388625574

500 F, 1972, blu, unico proprietario, perfetta, km 30.000, revisione agosto 2011, totalmente originale, € 6000, visibile a Bologna



3395319085

500 F, bianco, verde, giallo, marciante, 500 Giardiniera a posto da immatricolare, Bianchina Panoramica in buone condizioni, visibile a Firenze, € 5000

3357799506



mercante *in* auto

AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA

FIERE DI PARMA

4 - 5 - 6 ottobre 2013

4 ottobre
GIORNATA OPERATORI
dalle 15.00 alle 19.00

Ingresso consentito solo dietro presentazione tessera ASI

5 e 6 ottobre
APERTO AL PUBBLICO
dalle 10.00 alle 19.00

Per informazioni: Maurizio D'Agostino - Mauriziodagostino@yahoo.it - Cell. 329 4686277

è presente a

 **mercante in *fiera***
AUTUNNO
32ª EDIZIONE INTERNAZIONALE DI ACCREDITAMENTO, ANTICHEZZA, F. COLLEZIONISMO

5 - 13 ottobre 2013

F.S. Felice Service Quality Service

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

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

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore
 Via Circum Esterna n. 60 - 80019 Quiliano (NA)
 E-mail: info@feliceservice.com

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

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU

Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI

E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio N° 60 - 25038 ROVATO (BS) - Tel. 030/7700291 - 7700541 - Fax 030/7700493

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Paris

'can voi... per loro'
"with you ... for them"

www.deikaferservice.com
 Loc. San Maurizio, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
 Tel. +39 0577 928358 - Fax +39 0577 906919

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 RADIANI: OMOLOGAZIONI FCE/CFE.
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel.: (+39) 035/23.30.77
Fax: (+39) 035/24.04.41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

aircooled
by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I 39042 Bressanone (BZ) Via Julius Dürst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +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

FIAT ABARTH 750
ANNO 1958 RESTAURO TOTALE TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI MOTORE MILLE MIGLIA

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

LANCIA AURELIA B20 IV SERIE
ANNO 1954 VERSIONE COMPETIZIONE EX GINO VALENZANO PER 1000 MIGLIA

JAGUAR XK120 CABRIOLET
ANNO 1954 RESTAURATA GUIDA A SINISTRA TARGHE ITALIANE

JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER
ANNO 1963 RESTAURO TOTALE

MASERATI BORA 4.9
ANNO 1974 STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI MOLTO RARA

FORMULA FIAT ABARTH
ANNO 1980 RESTAURO TOTALE L'ULTIMO PROGETTO FIRMATO CARLO ABARTH

PORSCHE 993 CARRERA 2 CABRIOLET ANNO 1994
INTERNI E CAPOTE ROSSO CARTIER LIBRETTO TAGLIANDI

ABARTH 1000 BIALBERO
ANNO 1962 RESTAURO TOTALE

LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE 3C
ANNO 1962 RESTAURO TOTALE

FERRARI 208 TURBO
ANNO 1983 STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI ASI

MASERATI BITURBO 222
ANNO 1989 STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI ASI TARGA ORO

PORSCHE 911 CARRERA RS
TARGHE ITALIANE FIA CSAI PALMARES PRONTO GARE

AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959 RESTAURO TOTALE GUIDA A SINISTRA TARGHE ITALIANE

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it

500 F, 1966, grigio, unico proprietario, mai restaurato, condizioni originali, interni rossi, € 4400, visibile a Milano
3495101077

500 GIARDINIERA, 1966, bianco, restauro professionale totale 2010 documentato, targhe e documenti originali, pneumatici nuovi, fascia bianca, omologata Asi Targa Oro, omologata Rfi, astenersi perditempo, prezzo proporzionato al restauro, visibile a Roma



3338188157

500 LUSO, 1969, arancione, con numero di targa, da restauro completo, più altra bianca per ricambi; € 1450

0522600264

500 LUSO, 1969, beige crema, restaurata di interni ed esterni, targa originale, Roma, meccanica 126/650, gommata, accessoriata; € 4000, visibile a Roma

3933500750

500 LUSO, 1969, rosso, restauro totale, fondi originali, meccanica nuova, carrozzeria fatta sulla giostra, maniacalmente; € 6500, visibile a Grosseto

3285471254

500 R, 1974, beige, condizioni pari al nuovo, 4000 km reali, targhe e documenti originali; € 7000

3921629804

501 BERLINA, 1919, grigio/nero, vettura molto rara e importante nella storia Fiat, tutta originale, restaurata nel 1968, visibile a Montecatini T., € 33.000

3339992499

508 BALILLA, 1937, bordeaux, fuoriserie Viotti Bedumot stile Flamboyant, matching numbers, omologata Asi, Fiche, Csa, documenti e targhe originali, cerchi Fergat, revisione 2015, modello unico, motore rifatto da imp. prof. settore, qualsiasi prova, € 34.350, visibile a Genova



335398710

508 BALILLA, 1936, nero, restaurata, con documenti originali, bellissima

3297460041

600 D, 1964, bianco, tutta originale, Asi, km 65.000 originali, targhe e libretto originali, libro uso e manutenzione, prezzo occasione, visibile a Torino



3494052681

850 COUPÉ I SERIE, 1968, blu turchese, originale in ogni particolare, motore perfetto, km 60.000, € 6500



3356007178

850 SPORT, 1969, azzurro, da restaurare e immatricolare, prezzo ottimo da concordare

3478253579

BARCHETTA, 1999, blu metallizzato, vettura in ottime condizioni di interni ed esterni, distribuzione, tagliandata, iscritta RFI auto storiche e moderne; € 5000, visibile a Caselle (TO)

3392249401

CAMPAGNOLA 1107/A, 1981, verde salvia, originale, civile, benzina, servosterzo, 7 posti, telone e hard top, ASI, gancio, revisionata, visibile a Savona, € 4000

3472684459

DINO 2.4 BERTONE COUPÉ, 1974, champagne, conservata, in perfette condizioni esterne e interne, targhe e documenti originali, € 19.000



0116470241

NUOVA 500 D TRASFORMABILE, 1964, bianco, buone condizioni generali, visibile a Pordenone, € 42779376

042779376



Show Room e Vendita:
Bergamo
via L. Luzzatti (zona Malpensata)
Tel. 035.42.43.575
fax 035.38.40.040
infobg@silvauto.it

Vendita e Assistenza:
Grumello del Monte (BG)
via Roma, 158
Tel. 035.83.08.00
Fax 035.83.56.648
info@silvauto.it

Filo diretto 348.5503882
www.silvauto.it

Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati!



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, anno 1958. Telaio B24S-1675, una delle 6 prodotte con fari Marshall, Matching Numbers, registro storico Lancia n. 1833. Pannello totale di lavorazione, carrozzeria, meccanica, saldaio artigianale 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 quarto coefficiente bassissimo. ASI targa oro.



PORSCHE 911 SC 3000 COUPÉ 204CV, anno 1982. Omologata ASI 3°. Grado targa oro massimi livelli. Tetto apribile elettrico. Restauro totale e professionale. Perfetta.



LANCIA AURELIA B20 GT VI SERIE, anno 1958. Grigio Newmarket met. Pannello Lancia grigio. Matching Numbers. Targhe (TO) e documenti originali. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.



LANCIA FULVIA 2ª SERIE 1300 BERLINA TIPO 818.612, anno 1972. Targhe (CR 15...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e organizzazione commerciale di assistenza originali. 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. Superprezzo Iscritta R.I.A.R.



FERRARI TESTAROSSA MONODADO BISPECCCHIO, 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. Restauro totale ed altamente professionale.



A.R. ALFETTA 1800 1ª SERIE, anno 1973. Aria condizionata, Sedili in tessuto beige, pannelli textali skai nero. Primitissime prodotte. Targhe (CT 32...), documenti e uso e manutenzione originali. Totalmente originale.



LANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, anno 1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe orig. (PA 19...). Disponibile certificazione Lancia. Vettura totalmente originale. Matching Numbers. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.



A.R. SPIDER 2.0i CAT EUROPA IV SERIE, anno 1993, Km. Certificati 28.482. C. lega AR 15" originali, interni in pelle/alcantara nera. Mai verniciata, perfetta. Documenti, uso e manutenzione e doppie chiavi originali. Iscritta ASI.

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 (190 TCG 105CV), anno 1989, Km. 122.310. Eccelsa.
ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE 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. Restauro maniacale ed altamente professionale.
JAGUAR XJ6 4.2 2ª SERIE JM - OVERDRIVE, anno 1974. Matching Numbers. Perfettamente conservata.
M.B. 220/8, anno 1969. Targhe (BO), chiavi e documenti originali. Totalmente originale. Come nuova.
MASERATI BITURBO SI BLACK, anno 1988, km. 39.975. Targhe MI e doc. originali. Iscritta ASI. Superprezzo.
FIAT 500 B TOPOLINO TRASFORMABILE, anno 1949. Targhe (TO 09.) e documenti originali. Perfetta.
RENAULT R4 L 850CC, anno 1985. Targhe e documenti originali. Iscritta ASI.
LANCIA DELTA 1300 LX, anno 1989, Km. 47.860. Targhe, doc., uso e man. e chiavi orig.

ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI: LANCIA AURELIA GT B20, B24 CONVERTIBILE/SPIDER - FERRARI/ALFA ROMEO/PORSCHE sino agli anni '80/90.

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855



www.fiat500sport.com
RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



 **Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955**

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

di Bertamini Renzo & C. snc

Via Limfano, 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

**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-sabbiatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com



INTERNI AUTO MAIELE

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELE
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maiele@inwind.it
www.interniautomaieli.com

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010



Interni d'Autore
new & old cars



**CENTRO GOMME
LOSCALZO**

Viale Cav. Pasquale Vena, 27
75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY
Tel./Fax 0835.462071
e-mail: centrogommeloscenzo@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.centrogommeloscenzo.it



DRIVEN BY PASSION
CONCESSIONARIO UFFICIALE

vendita Morgan nuove ed usate
ricambi originali
assistenza tecnica
restauro professionale
noleggio auto Morgan
corsi di guida Morgan

Trivellato



Professionisti per Passione

Maserà di Padova - Via Bolzani 152, 35020 Padova
T. 049 8961605 F. 049 8629289
www.morgan-automobili.it



 Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSIC MOTOR


R. Royce 5.Spur ASI Da vetrina. Spettacolare, Sinistra Italiana. € 21.000,00


R. Royce 5.Spirit II 1990. ASI.Unica. rossa. Active Ride. € 16.000,00


R. Royce 5.Spirit 1981. Blu pastello. Stupenda. targa IT. € 15.000,00


R. Royce 5.Spirit II 1990. ASI Nera. Everflex. Da vetrina. € 18.500,00


R. Royce 5.Spur II 1990 ASI. Lunga. 67.000 KM. Spettacolare. € 19.000,00


R. Royce 5.Shadow 1976. da sogno. pelle azzurra targa IT. € 16.000,00


R. Royce 5.Shadow II 1979. Bellissima. targa IT. € 17.000,00


R. Royce 5.Cloud 2. 1961. tagliandata. servosterzo. € 28.000,00


Mercedes 560 SEL 1990. ASI Bianca. vernice originale. € 11.500,00


Mercedes 300 SL 24. ASI 1989. Libro tagliandi. Bellissima. € 10.500,00

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. +39.340.555.4546 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it

500 B, 1948, verde bottiglia, restaurata nel 2008, molto bella, decapottabile, paraurti, copri ruota di scorta, freni maggiorati, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Chieti

0872988213

130 TC, 1984, grigio - nero, con documenti, conservata, € 3500

3663958835

X1/9 FIVE SPEED, 1979, grigio metallizzato, ottima carrozzeria e meccanica, ASI, documenti originali, si valuta permuta, visibile a Bologna, € 8600

3358094147

FORD

MUSTANG, 1965, verde metallizzato, convertibile, 8 cilindri, ASI, cambio automatico, aria condizionata, restaura, pony interior, visibile a San Donà di Piave, € 36.000

3474472660

GOGGOMOBILE

■ **GLAS TS 250**, 1965, condizioni originali, da immatricolare, molto rara, autoclassic@autoclassic.it



INNOCENTI

MINI COOPER 1300 EXPORT, 1972, panna, perfetta, restauro totale, tetto nero, più ricambi vari per amatori Mini, visibile a Treviso, € 9000

360218759

MINI 1001, 1974, verde, ottime condizioni di meccanica, interni e motore, ottima occasione per appassionati, € 4200, visibile a Milano



3357846477

MINI COOPER MK2, 1969, giallo oca/nero, omologata ASI, targa oro, restauro totale, targa originale, vetri scorrevoli, visibile a Torino, € 13.000

3470380077

MINI T MK2 LEGNO, 1969, avorio, prodotta in solo 1539 esemplari, restauro recente, legni perfetti, interni nuovi, motore 848 cc ok, strumenti Smiths su plancia originale in radica, bellissima, Asi, regalo autoradio d'epoca, per inutilizzo vendo a malincuore, € 6800 trattabili, visibile a Mestre (VE)



3409790550

JAGUAR

■ **240**, 1967, restaurata da poco, selleria originale in pelle rossa, cerchi a raggi cromati, volante in legno, cambio manuale più over-drive, adatta per matrimoni e non, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

E TYPE 4.2 FHC II SEIRE, 1969, grigio metallizzato, originale e perfetta, Asi, due proprietari (ultimo da 25 anni), prezzo trattabile dopo visione, non si accettano permuta; quotazione Ruoteclassiche, visibile a Lecce

3294252338

E TYPE COUPE SERIES II, 1969, british racing green, interni originali in pelle color cuoio, aria condizionata originale, radio funzionante, 5 gomme nuove, marmitte inox nuove, omologata ASI A2

3355691282

■ **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

SOVEREIGN 4.2, 1985, grigio scuro metallizzato, III serie, Asi, gpl, cambio automatico, tettuccio, vettura sana, telefonare ore serali, € 8000, visibile a Trento



3899776545

■ **XJ6 4.2**, 1971, blu, ottimo stato, riverniciata, interno beige ottimo, Asi Oro, targa nera, cambio automatico, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

■ **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

XK8 CABRIOLET, 2001, blu metallizzato, per inutilizzo, perfetta, tagliandata, km 69.000, interni pelle bianca, visibile a Genova, € 21.500

3801864149

JBA

■ **FALCON SPORT**, 1974, motore Ford da 2000 cc, molto bella, ottima di tutto, pronta per qualsiasi prova, cerchi a raggi, volante e cruscotto in legno, cinque gomme nuove, visita il sito, € 14.800, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **FALCON TOURER**, 1977, bianco, bellissima auto d'epoca, meno di 30.000 miglia, interni in pelle rossa, visita il sito, € 25.000, www.bascobus.com, visibile a Olgiate Comasco (CO)



031945312

JEEP

RENEGADE, 1980, bianco, iscritto ASI, immatricolato, autovettura 6 posti, hard top e soft top, idroguida, visibile a Piacenza, € 12.000

3394070270

JENSEN

■ **HEALEY MKII**, 1973, interni biscotto, motore Lotus 2000 cc, 2 posti, si presenta molto bene, pronta all'uso, targata ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

LANCIA

2000 COUPÉ HF, 1972, bianco, condizioni generali buone, uso quotidiano, vera HF da libretto, visibile a Torino, € 8300

3356939201

2000 COUPÉ HF, 1972, blu, decorosa, marciante, revisionata, interni bordeaux, chiamare nelle ore serali, € 8950, visibile a Ivrea (TO)

3282771728-0125252532

APPIA I SERIE, 1955, bianco, motore km 1000, ASI, guida a sinistra, frizione e freni nuovi, varicambi, targhe originali, ben messa, visibile a Calabria, € 11.000

3394430454

APPIA II SERIE, 1958, azzurro Lancia, restaurata di meccanica, interni nuovi, targhe nere, revisione 2015, documenti ok, qualsiasi prova, ottima. Prezzo trattabile, visibile a Verona, € 8000

3477683766

■ **APPIA III SERIE**, 1961, interno in panno beige, cambio al volante, in buone condizioni, pronta all'uso, targhe nere, € 7400, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

■ **APRILIA 1500**, 1946, argento, Asi, molto bella, possibile permuta, € 47.000, visibile a Brescia

3484796030



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.



ASSORTIMENTO POMPE CARBURANTE "SU"



KIT ELETTROVENTOLA



POMPA CARBURANTE DOPPIA



COMPRESSORE ARIA CONDIZIONATA



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

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

ARDEA, 1950, grigio acciaio, vettura da concorso, omologata Asi Targa Oro. esente bollo, interni panno Lancia grigio, perfetta, autoradio originale anni '50, numerosi ricambi meccanica e carrozzeria, registro Lancia, € 15.000, visibile a Trieste



040226449 - 3389314711

ARDEA, 1952, blu, restauro completo di carrozzeria e meccanico, interni nuovi, vettura con passato interessante; € 13.000, visibile a Novara

3391004007

AURELIA B10, 1952, informazioni e prezzo a richiesta, visibile a Torino

0119711786

AURELIA B20 I SERIE, 1951, amaranto scuro, ASI, targhe originali, di estremo prestigio e rarità, condizioni da concorso, auto pubblicata, prezzo adeguato, visibile a Milano

3397080407

AURELIA B50 CABRIOLET, 1950, grigio vinovo, fuoriserie Pininfarina, Asi, prestigiosa e rarissima, targhe originali, da concorso, prezzo adeguato, visibile a Milano



3397080407 - 02743466

DELTA HF INTEGRALE, 1988, nero, 80.000 km, sostituita cinghia, pompe acqua e freni, radiatore, loghi, dischi, frizione, gomme, Asi; € 13.000, visibile a Arquata Scrivia

3383441810

FLAVIA 2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

FLAVIA BERLINA 1500, 1963, argento, 182.000 km, frizione, avantreno nuovi, interno ottimo, cruscotto da rivedere, revisionata, documenti originali, visibile a Torino, € 4900

3474076484

FLAVIA COUPÉ 2000, 1970, rosso, auto in ottime condizioni, omologata ASI, targhe nere Firenze, catogariba@gmail.com, visibile a Rescaldina (MI), € 10.000

3487853825

FLAVIA COUPÉ PININFARINA, 1963, grigio metallizzato, Asi, doppio carburatore, 1500, restauro recente; nalu421@alice.it, visibile a Ravenna

3395047702

FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA), 1970, rosso, interni neri, omologata ASI targa oro, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

■ **FULVIA 1.3 RALLYE**, 1967, ottime condizioni, targhe e documenti originali, autoclassic@autoclassic.it



FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA), 1970, rosso, interni neri, omologata Asi, targa oro, disponibilità per qualsiasi prova, trattativa riservata; visibile a Milano,

026193058

FULVIA COUPÉ 1.3 SERIE 2, 1974, bianco Saratoga, in ottime condizioni, meccanica, interni, carrozzeria originale, revisionata, fondi buoni, km 53.000 originali, prezzo trattabile, visibile a Catania, € 7500

3476816273

■ **FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3**, 1967, verde, perfetto stato, riverniciata, interno panno arancio nuovo, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

FULVIA GTE, 1969, bianco, cambio a cloche, originale in tutto, mai incidentata, unico proprietario, € 4000, visibile a Forlì



0543721333

FULVIA COUPÉ, 1971, grigio metallizzato, in perfette condizioni, sempre in box, più motore ricambio, € 6900, visibile a Dresano (MI)



3485688134

GAMMA 2500, 1980, blu, condizioni ottime, non targata, km 85.137 originali, € 3000, visibile a Forlì



0543721333

GAMMA 2000, 1978, azzurro metallizzato, bellissima in tutto, motore buono, gommata bene, interni perfetti, no ruggine, € 5100, visibile a Sondrio



0342217243 - 3202755153

PRISMA 1500, 1985, grigio scuro metallizzato, 69.000 km originali, sempre in box, importante, tagliando eseguito, Asi, bellissima; € 2800, visibile a Genova

3478853914

LAND ROVER

RANGE ROVER, 1979, rosso, molto bella, ristrutturata di carrozzeria e meccanica, interni, servo, aria condizionata, gomme, scarichi, impianto elettrico etc., visibile a Pavia, € 6500

3483053212

LOTUS

ELAN S3 SPIDER, 1969, giallo, attestato ASI, vernice nuova, capote nuova, meccanica conservata, si valuta parziale permuta, visibile a Rimini, € 25.000

3382634301

MASERATI

3500 GT, 1961, rosso, vettura conservata, ottimo stato, visibile a Bergamo

3487932079

4.24V, 1991, nero metallizzato, 42.000 km, omologata Asi, molto bella, contattare se interessati

0119627397-3484205309

BITURBO 2.0, 1983, argento metallizzato, unico proprietario, completamente originale, stupenda, iscritta Asi, € 8500



3356007178

■ **BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno amaranto, 2000 cc, 188 cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

MATRA

BAGHEERA, 1978, rosso, km 53.000 originali, perfetta tutta, appena riverniciata, libretto e targhe originali, doppi cerchi in lega, bellissima, interni stoffa scozzese, permuto inferiore, visibile a Roma, € 7500

3478048817

MERCEDES

■ **190 SL**, 1960, creme, restauro totale 2009, perfetta, interno rosso, capote bordeaux, Asi, motore km 400, visibile a Mantova, www.old-cars.it



3498689674 - 0375790025

■ **190 SL**, 1957, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

200 TE, 1992, grigio scuro metallizzato, 72.000 km, unico proprietario, sempre in box, motore, meccanica e carrozzeria pari al nuovo, interni ottimi; € 3500; visibile a Provincia di Alessandria

3282970306

230 SL «PAGODA», 1967, da restauro, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

230 SL PAGODA, 1966, B2V presidenziale, auto in perfette condizioni, da sempre italiana, documenti ok, certificato ASI, appena revisionata, € 35.000

3286993810 - 3277411733

230 SL PAGODA, 1964, bianco, pochi lavori da realizzare, a buon prezzo, visibile a Puglia

360372850

250/8 COUPÉ, 1976, argento, impianto GPL, documenti originali, bello e funzionante; € 5500, visibile a Francenigo

3397492374

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.maggiolinorestore.com
 Pensa in grande,
 scegli Maggiolino Restore.
 Ricambi accessori e rarità
 per Volkswagen d'epoca.



Via stradonetto, 6 bis - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinorestore.com

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
 http://www.ricambijscp.com - e-mail: turi@ricambijscp.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C. e straniere
- Campagnola - Alfa Matta
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

N.R.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 - info@citroen2cvservice.it

SPOSTA L'AUTO COMODAMENTE!



Sollevatore auto mod. ZD14150

- Formidabile aiuto per spostare vetture in autorimesse e/o spazi chiusi, indispensabile in spazi ridotti.
- Portata massima 680 kg peso 18 kg.

150
 CADAUNO - IVA INCLUSA

SEMPLICE E VELOCE!
 BASTA AZIONARE IL MARTINETTO IDRAULICO MEDIANTE IL PEDALE.

Garanzia 2 ANNI

spedizioni in tutta Italia entro 24 ore

MONTE AVENA

0439.042030 info@monteavena.com
 366.1691245 www.monteavena.com

MONTEAVENA Feltre (BL)

Ever Green Cars s.r.l. www.evergreencars.it

Nuova Sede via Napoli, 1 CASALMAIOCCO (Lo) Tel. 335 7704626

Restauro integrale o parziale Porsche 356 con esperienza 40-ennale di scuola Cattaneo (Zeno): carrozzeria, meccanica, elettrica, interni, accessori, messa a punto.

Assistenza - riparazioni - ricambi - rimessaggio e manutenzione conservativa - vendita - reperimento qualunque modello Porsche 356 su commissione - disponibilità di tutta la gamma delle vetture Porsche 356

 Porsche 356 Prea del 1955 restauro integrale può fare la mille miglia	 Porsche 356 C cabrio del 1964 restauro integrale giallo INT verdi splendida.	 Porsche 356 sc cabrio del 1964 in fase di montaggio	 Giaguar flat four nuova	 Prea del 1955 restauro integrale perfetto.
 Porsche 356 bt6 restauro totale del 1962 avorio	 Porsche 356 bt5 cabrio s90 in fase di montaggio del 1960	 Porsche 356 bt6 restauro totale anno 1962	 Porsche 356 c omologata ASI e fiva perfetta	 D'un bugi del 1967 motore revisionato perfetto
 Maggiolino cabrio anno 1975 perfetto	 Mercedes 230 sl con artop restauro integrale perfetta del 1966 rosso rubino INT e cappot nero	 Porsche 356 Prea colore rarissimo verde giada metalli. Interni con cappot chiari del 1955 restauro totale	 Alfa Romeo gt 2000 restauro totale perfetta.	

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

280 S, 1972, panna, metano, da qualche ritocco, batteria nuova, uso quotidiano, targhe originali, prezzo trattabile, visibile a Padova, € 7000

3405712070

280 W123, 1977, blu scuro, rara, motorizzazione a 6 cilindri, ferma da tempo ma funzionante, carrozzeria senza ruggine, visibile a Novara, € 2000

3355951827

300 CE 24 SPORTLINE, 1991, blu, omologata ASI, radio originale, targhe originali, importanti lavori effettuati, buon affare, visibile a Taranto, € 5000

3201812479

320 SL, 1999, blu metallizzato, come nuova, 72.000 km, full optional, tagliandata, visibile a Firenze, € 20.000

336472746

SL 300-24 (R129), 1991, blu, automatica, interni chiari, versione USA, visibile a Milano, € 11.000

3332370727

SLK 320 V6, 2001, grigio metallizzato, nuova, 26.000 km veri, sempre garage, full optional, pelle, cambio automatico, navigatore, stereo, Viasat, telefono, visibile a Roma, € 15.000

3356748101

MG

A 1500 ROADSTER, restaurata anni fa, guida sinistra, cerchi a raggi cromati, meccanicamente ottima, visita il sito www.livioolivotto.com, € 23.800.



3398959948 (LIVIO)

A MK II, 1962, verde, buono stato, bellissima, ruote a raggi, con foto, parlate italiano, www.racingbox.be, visibile in Belgio, € 25.000

0032475476253

■ **A MK2**, 1962, interni in pelle beige, con cerchi cromati, portapacchi, ventola supplementare, capote e tonneau cover, bella, targata ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

A ROADSTER, 1959, avorio, vettura in condizioni eccellenti, guida a destra, cerchi a raggi, visibile a Brescia, € 27.000

3395893006

A ROADSTER, 1960, rosso, interni neri, restauro totale professionale, cerchi a raggi, hardtop, portapacchi cromato, radio originale, visibile a Milano Nord

3387258514

■ **B ROADSTER**, 1974, motore rifatto da poco, guida a sinistra, ottimo spider inglese per chi lo vuole usare tutti i giorni o semplicemente possedere una MG senza impegnare grandi cifre, visita il sito, € 8900, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

TC, 1948, verde, molto bella, numerosi accessori, targhe nere, visibile a Varese, € 32.000

3297458690

■ **TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km Q, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

TD, 1952, panna, interno rosso, ottime condizioni, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

TD, 1953, verde, auto in ottime condizioni generali, restaurata con vari accessori d'epoca, visibile a Padova, € 21.000

3386322383

TF 1500, 1954, rosso, auto perfetta, omologata ASI targa oro, ruote a raggi cromate, auto da vedere e provare, visibile a Roma, € 32.000

335299435

MORGAN

■ **4/4**, 1983, 4 posti, 1600 Ford, interni neri, con raggi, portapacchi, cinghia in pelle, capote, tonneau cover e finestrini laterali, targata, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

■ **4/4**, 1981, a due posti, iscritta all'Asi, ottima di tutto, cerchi a raggi, portapacchi, selleria in pelle chiara, volante in legno, visita il sito, € 27.500, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **4/4**, 1984, a quattro posti, guida a sinistra da sempre, cerchi a raggi, volante in legno, selleria in pelle, in ottime condizioni generali, visita il sito, € 27.500, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

4/4 1800, 2002, avorio, danneggiata, km 44.000, € 23.000, visibile a Udine



3496811473

MORRIS

1300, 1968, blu, documenti originali, automatica, ASI, visibile a Francenigo

3409002208

■ **COWLEY BULLNOSE**, 1925, completo di tutto e perfettamente funzionante, due posti più due della suocera, vera icona delle vetture inglesi anni venti, per veri appassionati ed intenditori, visita il sito, € 23.800, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

NSU

PRINZ 4L, 1969, rosso, auto in buone condizioni, interni originali, motore ottimo, freni a disco, ottime prestazioni, visibile a Milano, € 4500

3202780537

PRINZ IV, 1973, blu, vettura come nuova, sanissima, gomme e freni nuovi, solo per amanti di auto d'epoca valide, visibile a Bergamo, € 4300

3358009188

OPEL

1.9 GT CONRERO, 1969, rosso, elaborata, sedili in pelle

3932433623

PEUGEOT

106 RALLY, 1998, bianco, 16V, stradale, mai corso, ruote OZ, assetto, documenti e targhe in regola, visibile a Veneto, € 2500

3467296850

205 CABRIOLET CJ, 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

0375790025 - 3498689674

PORSCHE

911 3.2, 1988, nero, perfetta meccanica e carrozzeria, tagliando Porsche, Asi, G50, anche permuta grosso fuoristrada tipo Cayenne o altro, pochi km, € 26.000, visibile a Biella



3356839606

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2003, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc, fendinebbia, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN)-Pzza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 022.33160221 www.targheetarghe.it



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 Motta Visconti, 44bis
27022 CASORATE PRIMO (PV)
Tel. e Fax: 02/9000016 - Cell. 338/6847887

OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN RAFFREDDATI AD ARIA

Riparazioni - Restauri - Consulenze - Vista magazzino - Ricambi nuovi ed usati - **SCORTI A SOCI CLUB**
www.centromaggiolino.it

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalarati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/4215623, 339/3470923

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

Bergia Paolo 

Officina specializzata *Alfa Romeo*

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail.nicolini@sermetra.it

Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

germania RICAMBI

Ricambi per auto e moto tedesche

Krokusweg 6
D-86842 Türkheim-Insingen
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
PORSCH
VW
GOLDF

2CV PALACE 

2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20090 MACHERIO (MI)
cell. 3475236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

AUTOFFICINA GUARALDI & MARMINI 

SPECIALISTI

Via Diana, 12 p.m.i. 44124 - Ferrara
Cod.F. e P.Iva 01706070388
autofficinaguaraldiemarmini@gmail.it
Tel. 0532.730615 Cel. 393.5057697

CUSCINETTI SPECIALI E RARI

dal 1910

051 6259282 - deghe@libero.it



TAPPEZZERIA CLASSICA 

SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA Interni Omologabili ASI

Via Bottaia di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

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

Cin di Patrocinio di:



con la collaborazione di:

Benaco
ALBO ASSICURATORI BANCHE - VENEZIA

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA: **Musical Watch Veteran Car Club** - Viale della Rimembranza, 3 - 25135 Brescia (Italia)
Tel. +39 030 3367781 - Fax +39 030 3367782 - info@mwcc.it - www.mwcc.it



MUSICAL WATCH VETERAN CAR CLUB BRESCIA

GRAFICA by PENNATI

356 A SPEEDSTER, 1956, avorio, interni in pelle rossa, Asi, matching numbers, tutta originale, perfetta, prezzo impegnativo, visibile a Treviso



3465834713

■ **356 A T2 COUPÉ**, 1958, da restauro, visibile a Barbariga (BS), www.carrozzeriaabaresi.com

0309718592

356/A T2 CABRIOLET, 1958, nero, restauro 2007 documentato, interni rossi, 6 volt, motore matching, ASI, certificato d'origine, visibile a Udine

3472121656

911 2.2 T COUPÉ, 1971, bianco, motore come nuovo, cerchi Fuchs, carrozzeria ed interni conservati, valutazione Ruoteclassiche, visibile a Torino

3477881909

911 CARRERA 3.2, 1985, rosso, versione apribile, originale, tenuta in garage, € 25.000

3381940345

911, 1973, grigio metallizzato, MOPG 210 CV, omologata ASI, pelle, documenti in regola, visibile a Firenze, € 60.000

3394610134

911, 06/1965, rosso, passo corto, iscritta ASI, rimessa a nuovo, con carburatore Weber e 4 ruote chiodate per gare su neve, visibile a Brescia, € 47.000

3272571919

■ **912**, 1969, arancio, restaurata, omologata Asi, interno nero, targa nera, libretto originale, 1600 cc, 90 cv, www.old-cars.it, visibile a Mantova



0375790025 - 3498689674

912, 1967, bianco, 5 marce, strumenti e interni ok, motore ok, fondi da rivedere, completa, documenti ok, visibile a Saronno (VA), € 13.000

3491412834

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

R4 TL, 1983, beige, auto ben conservata, freni nuovi, collaudo fine 2012, visibile a Savigliano, € 1500

3384770421

ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH**, 1952, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

SAAB

93 CABRIO S, 1998, argento, 96 Kw, 23.000 km, capote blu, pelle nera, cerchi Viking x 16, CD, originale, conservata, da amatore, visibile a Bassano del Grappa, € 3000

3402332880

SIMCA

TALBOT, 1967, grigio metallizzato, km 35.000, originale, ben conservata, visibile a Perugia, € 16.000

3472356099

SPEEDWELL

SPIDER, 1966, rosso, artigianale inglese, tutta Triumph 2.0, esemplare unico, 6 cilindri, cromature perfette, € 13.000, visibile a Nocera (SA)



081929434

TRIUMPH

MK3, 1968, verde inglese, targhe originali, ruote a raggi, targa oro, ottime condizioni; € 14.000, visibile a Lucca

0583933253

SPITFIRE 1500, 1979, bianco, ultima serie, perfetta, iscritta ASI, completa di hardtop nuovo, visibile a Torino, € 8300

3356939201

GT6 2.0, 1966, rosso, esemplare unico, in ottimo stato d'uso, 6 cilindri, possibile permuta parziale, visibile a Salerno, € 16.000

3336934881

SPITFIRE MK IV, 1972, rosso, da restaurare totalmente, targhe e documenti in regola, omologata Asi, completa, si accettano permuta con Vespa primavera; € 3000, visibile a Torino

3385073459

■ **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**, 1960, interni neri, da ripristinare, guida a sinistra, completo di tutto, funzionante, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

TR3 A, 1959, nero/rosso, pari al nuovo in ogni sua parte, esterno nero, interni rossi, capote bianca, bellissima, affidabile, visibile a Perugia, € 35.000

3388206682

VOLKSWAGEN

GOLF GTI, 1989, bianco, tagliandata, iscritta ASI, 137.000 km, digitale, modello 8V 5 porte, visibile a Chieti, € 3000

3891158815

MAGGIOLONE CABRIOLET 1600, 1976, nero, interno bianco, capote bianca, in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria, tutto in ordine, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 12.000

3661991552

■ **TRANSPORTER 253 C**, 1982, interni neri, diesel, 1600 cc, 9 posti, ben conservato, funzionante e pronto all'uso, targhe nere ed Asi Oro, info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POM.

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, omologata ASI, rarissima, versione civile, poco più di 100 esemplari costruiti, tutta originale, visibile a Cagliari, Tratt. ris.

3398105167

VENDO MOTO

BENELLI

LEONCINO 125, 1959, rosso, 4 tempi, cascata ingranaggi, modello sport, molto rara, perfettamente restaurata, documenti ok, targa originale, rif. Andrea, € 8500, visibile a Vicenza



3895309809

BIANCHI

250 DOLOMITI, 1947, nero, rarissima, perfettamente restaurata, documenti ok, targa originale, registro storico Asi, FMI, rif. Andra, € 12.500, visibile a Vicenza



3895309809

AMENDOLA 125, 1957, rosso, buone condizioni, da restaurare, motore non bloccato, solo numero ex targa, possibile trasporto, € 800

3383391744

BMW

R80 G/S, 1985, bianco, come nuova, km 33.000, iscritta ASI, doppie borse originali, sella originale arancio + altra blu, visibile a Mantova, € 8000

3351098483

GARELLI

CAPRI 80 SCOOTER, 1960, bianco e rosso, funzionante, conservato, ottimo per restauro o ricambi, no documenti e targa, visibile a Verbania, € 300

3392256494

HONDA

500 CB FOUR, 1977, azzurro/nero, ASI targa oro e altra ottima senza documenti café race, solo in blocco, € 7000

Automatic Technic Service

www.cambio-automatico.it



Revisione e riparazione cambi automatici

Automatic Technic Service Srl

Via degli Artigiani, 23B - 00045 Genzano di Roma (RM)

Telefono/Fax 06 9396001 infoline: 3939767271

info@cambio-automatico.it

www.attrezzaturecambioautomatico.it

BORGHI EPOCA

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579

Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara

Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com



ASSISTENZA MECCANICA anche MINI ROVER
PREPARAZIONI SPORTIVE E COMPETITION
TESTATE E MOTORI PRONTI
RICAMBI ORIGINALI BMC E INNOCENTI
RESTAURI INTEGRALI
ACQUISTASI AUTO PER RICAMBI
VIA MONVISO, 59 - 20089 VALLEAMBROSIA
DI ROZZANO (MI) Tel. 02/57504126

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

AUTORICAMBI SASSI

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA;
LAMERATI, PARAUENTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI, ...
10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

Vuoi fare pubblicità su

RUOTECLASSICHE

Chiama lo 02.82472.560
pubblicita@edidomus.it

Ruoteclassiche al tuo servizio

CERCHI per auto d'epoca

dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOILIUS PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portofino (0337) 569941

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA
www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

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



MC A 1500, 1959, guida a SX, da poco risanata e riverniciata; con raggi, portapacchi, capote, tonneau cover, volante Motosita nuovi. In eccellenti condizioni, targata italiana. 29.800 euro.



Austin Healey Frogeye, 1959, guida a sinistra, lamierato completato, pronto per la verniciatura, vettura completa.



Triumph Spitfire, 1973, interni neri, guida a sinistra, ex 1300, curato sia esternamente che internamente, bello, meccanicamente in ordine e pronto all'uso. Targata. 7.800 euro



Triumph TR3A, 1960, color azzurro ed interni neri, guida a sinistra, da curare di carrozzeria ed interni, ma funzionante. 19.000 euro.



Sunbeam Talbot, 1947, interni in pelle marrone nuovi, vettura rinvenuta per i loro colori metallizzati, linea molto bella, marciante e pronta all'uso, targata ed ASI. 22.900 euro



Morgan 44, 1983, 4 posti, con raggi neri (eretti, sostituibili), specchietti regolabili, maniglie, paraurti in alluminio, ringhiera per il cofano, capote, tonneau. Inestri laterali. 27.900 euro.



MG Arkley SS, 1965, ex 1300, vettura sportiva disegnata da John Britton, molto particolare e difficile da reperire, funzionante e pronta all'uso, targata ed ASI. 12.000 euro.



MG TD, 1952, guida a sinistra, interni in pelle originali, molto bella; legni, interni, carrozzeria e cromature in ottime condizioni. Funzionante, targata ed ASI. 24.200 euro.



Rolls Royce Silver Shadow 2, 1980, guida a sinistra, meccanicamente rivista, pronta all'uso, bella la carrozzeria ed interni ben tenuti, targata italiana ed ASI.



Triumph Spitfire 4 MKII, 1963, interni neri, restaurata anni fa ma si presenta bene, interni ben conservati, cruscotto in legno bello, bella da vedere, funzionante. 11.800 euro.



Royal Sabre, 1966, interni grigi, motore Ford 2lit iniezione, idroguida, servo freni con capote, poggiatesta, frangivento, radio. Basso chilometraggio, davvero in ottime condizioni.



Autobianchi Bianchina Panoramica, 1969, interni bisotto, in ottime condizioni, si presenta molto bene, funzionante e pronta all'uso. Targhe originali ed ASI. 5.200 euro.

3881936066

LANFRANCHI

FVL 125, 1926, nero/verde, sottocanna, conservata, targa originale a tre cifre, moto rarissima, ASI oro, solo 3 esemplari, trattabile, € 12.000

3334492866



3895309809

MONDIAL

125 REGOLARITÀ, 1976, arancio, conservata, immatricolabile, motore Sahs, invio foto e mail. Prezzo trattabile, 1516s@libero.it, visibile a Grosseto, € 2500

3290454819

PIAGGIO

VESPA PX 125 E, 1983, blu chiaro metallizzato, conservata, targa originale, visibile a Cantù, € 1500

3332343655

MONET

■ **GOYON**, 1928, motore da 350 cc, motocicletta francese, restaurata da poco in Italia, molto bella, con documenti francesi, visita il sito, € 7800, www.livioilivotto.com

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



3398959948 (LIVIO)

PUCH

75 CC REGOLARITÀ, 1979, rosso, restauro conservativo, documenti in regola, disponibili altri modelli, visibile a Alba, € 6800

017390121

MORINI

KANGURO, 1988, bianco, unico proprietario, freno anteriore a disco, 7000 km, batteria, coperture Dunlop nuove, bella, € 1100, visibile a Genova

3476323675

TRIUMPH

■ **JUNIOR**, 1921, in ottimo stato di conservazione, mai restaurato o riverniciato parzialmente, con documenti italiani e vecchio libretto inglese, vista il sito, € 8900, www.livioilivotto.com

MOTO GUZZI

175, 1974, preparaz. Fraire, ottimamente funzionante, documenti in regola

017390121



3398959948 (LIVIO)

250 PE CAMMA S, 1938, marrone, rara, perfettamente restaurata, documenti ok, registro storico FMI, rif. Andrea, € 12.500, visibile a Vicenza

VENDO VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

AUTORADIO VDO, 2003, autoradio VDO cassette 4x40, tolto da Opel, mai usato, in condizioni eccellenti

3339081986

BARCA A VELA DUFOUR, 1968, bianco, 40, metri 12, scambio con Mercedes 190 SL o Lancia Aurelia B50, visibile a Toscana, € 120.000

0302792090

CARBURATORI, per auto d'epoca, vendo causa cessata attività

3383146038

FENDINEBBIA CIBIE-SIEM, 1970, gialli, 3 coppie, perfetti, come nuovi, visibile a Bologna, € 150

3482637288

LIBRETTI D'USO E MANUTENZIONE, per varie auto, invio elenco, tutti nuovi o in buono stato

3470700422

LIBRI E RIVISTE, anni '70-'80, a partire da 1 €, visibile a Brescia

030800083

LIBRO, 1991, S Class Mercedes di Bruno Alfieri, Ediz. Automobilia su serie W140, con molte foto, sezioni motori e cambi, assi, piantone, abs, riepilogo dati tecnici, modelli, foto precedenti S dal 1965, telefonare ore serali, € 45, visibile a PINEROLO (TO),

3336983053

MOTOSCAFO "KADET", 1960, del cantiere Saccardo, in legno, raro motoscafo mt 4,20, con invaso e carrello nuovo, permutato con moto anni '60-'70, visibile a Ravenna

3358225533

PER ALFA ROMEO, 1961, Giulietta SS, Spider e Sprint, due sedili in pelle semi nuovi, compreso guide di montaggio, solo per Giulietta SS - AR120 volante completo Nardi, nuovo, prezzo dopo visione, visibile a Pescara



3355948210

PER ALFA ROMEO, Touring 2.6 Spider, hardtop e per Montreal un parabrezza anteriore



3356007178

■ **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 corto, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, vari ricambi, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt Bertone, Giulia Bertina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000 più hardtop

3389369456

www.turatello.it
info@turatello.it
Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323

TURATELLO RIMORCHI

Vuoi abbonarti a QUATTORRUOTINE

Chiama 800.00.11.99
uf.abbonamenti@edidomus.it

Dal 1961 la più autorevole guida al collezionismo

Vuoi fare pubblicità su
Chiama lo 02.82472.560
pubblicita@edidomus.it
Ruoteclassiche al tuo servizio

RUOTECCLASSICHE

PER ALFA ROMEO. Alfetta GT, interni completi, colore rosso, ant. post. e pannelli, condizioni eccellenti, in blocco, visibile a Lodi, € 750
3356045465

PER ALFA ROMEO. 1983, Alfetta, due sportelli anteriori, nuovi, € 50 cadauno
3401299839

PER ALFA ROMEO. Duetto, GT 2000, GTV 2000, 2500 Berlina, Giulietta SS, ricambi vari, sannitonicola@gmail.com
3381624247

PER ALFA ROMEO. Giulietta 2.0 Turbo Autodelta, ricambi di meccanica e carrozzeria specifici del modello
3384346093

PER ALFA ROMEO. GT 1600 Junior, cambio marce, carburatori, tromboncino, cupolino portastrumenti, parafanchetti, pedaliera freno, visibile a Nocera Inferiore
3398069563

PER ALFA ROMEO. 1972, Montreal, motore da assemblare, con pompa Spica, visibile a Chiavari, € 4000
3346917204

PER ALFA ROMEO. motore 2000 GTV serie 512, preparato, si può provare, astenersi curiosi, € 4000
3403937715

PER ATS GM. quattro cerchi Ats Gm, 6036, 6Jx13, FHA-H, ET30, belli, visibile a Chieri (TO)
3384577591

PER AUDI. 1990, 80, treno cerchi lega OZ 6x14, attacco 4x108, nuovi di fabbrica, prezzo compresa spedizione, € 350
3393205230

PER BORRANI. 1965, cromati, RW 3598-5,50-165x4, quattro cerchi a raggi, cromati, seminuovi, in ottime condizioni, validi per Ferrari 250, Alfa Romeo, ed altri, visibile a Ancona
337646771

PER CITROËN. DS, ricambi nuovi e usati, vetri azzurrati
3355945776

PER CITROËN. grigio, Xsara Picasso, telo copriauto impermeabile nuovo, cover car mach, scatola originale, visibile a Prato, € 80
3393259200

PER FIAT. 1972, Dino Coupé 2.4 Bertone, porte destra e sinistra, cofani anteriori e posteriori, più altri ricambi di carrozzeria, meccanica, cambio, radiatore, più altri ricambi vari di meccanica
0116470241



www.fllirossi-tyre.com
051-359909
www.mussogomme.it
011-852019
www.cinturato.net

PIRELLI CINTURATO™

CA67 nuovo!
165HR14
155HR15
185VR15
185VR16
CN72
205VR15



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO



vendita ed assistenza auto d'epoca
con ben oltre vent' anni d'esperienza
nel mondo delle auto storiche e da collezione

Volpago del Montello - Treviso
Tel. 339 8959948
www.livioolivotto.com
e-mail: livioolivotto@virgilio.it



Austin Metropolitan Coupé anno 1956, cc 1500, regolarmente targata italiana e revisionata, meccanicamente ottima, gommata a nuovo.



MG A 1500 Roadster anno 1959, guida a sinistra, cerchi a raggi cromati nuovi, restaurata anni fa, euro 23800,00.



MG A Twin Cam 1600 Roadster, telaio: YD3/ 917, una delle poche arrivate in Italia da nuova, targhe e libretto originali, guida a sinistra.



Morgan Plus 8 a due posti, anno 1984, motore Rover da 3500 cc, carrozzeria interamente in alluminio, vettura molto bella, portapacchi, cruscotto in radica, volante in legno.



Morgan 4/4 a due posti, motore Ford da 1600 cc, anno 1981, iscritta all' ASI, ottima di tutto, selleria in pelle chiara, portapacchi, cerchi a raggi, volante in legno.



Fiat 1100 Familiare anno 1962, meccanica totalmente rifatta, motore, cambio, impianto frenante italiano e revisionata, meccanicamente ottima, gomme e scanchi nuovi, targhe e documenti in regola, euro 6800,00.



Austin Healey Frog Eye da restaurare, anno 1960, motore originale da 950 cc, cofano in metallo, completa di tutto, guida a sinistra.



JBA Falcon Sport anno 1974, motore Ford da 2000 cc, cerchi a raggi, gomme nuove, meccanica super affidabile, pratica e maneggevole, euro 14800,00.



MG B Roadster anno 1975, guida a sinistra, presenta qualche difetto di carrozzeria, ma nel complesso si presenta bene, ottima meccanica ed interni, euro 8900,00.



Austin 7 Tourer a due posti anno 1933, targata italiana e regolarmente revisionata, completa di vetri laterali, cappottina e copricappotta, euro 13800,00.

PER FIAT, 1100/103, 1200, manuale officina completo, 200 pagine, ristampa; € 25
3383391744

PER FIAT, 128 Special 1300, ricambi originali d'epoca di carrozzeria e meccanica, tappezzeria
3283787456

PER FIAT, 850 Berlina, porte, vetri, 5 cerchi, volante, cofano, fascione, strumentazione, portaoggetti, motore, radiatore, mozzi ruota
3391804306

PER FIAT, Abarth Ritmo 130, cambio cinque marce ZF nuovo, imballato, spedisco in tutta Italia, visibile a Torino, € 890
3396118689

PER FIAT, Topolino C, cambio, ingranaggi, radiatori, alberi motore e altro ancora
035986572

PER FORD, anni 60-70, 1 scatola con circa 150 cuscinetti nuovi, da magazzino, € 100
3383391744

PER JAGUAR, fino al 1992, libretti istruzioni, cataloghi ricambi, manuali d'officina in italiano e inglese, anche su cd, per tutti i modelli
3294252338

PER JAGUAR, fino al 1992, libretti istruzioni, cataloghi ricambi, manuali d'officina, in italiano, fino al 1992, anche su cd-rom, copie, per tutti i modelli
3294252338

PER LANCIA, Stratos, cofano anteriore, porte destra e sinistra, più ricambi vari
3356007178

PER LANCIA, 1972, 2000 IE, strumentazione completa + devioluci, leva cambio, specchio interno, tasca interna e targhette, visibile a Lodi, € 300
3493518152

PER LANCIA, Flavia Coupé, lunotto anni '60, visibile a Pescara, € 150
330431411

PER LANCIA, 1971, Fulvia Coupé 1300, cerchi in lega Cromodora 6-14 pollici, cambio con semiassi (cambio 5 marce) e slitta completa sostegno motore, anche a pezzi separati
3667456067

PER LAVERDA, 98 cc Sport, motociclo smontato Atmos Martina, visibile a Torino, € 500
3383146038

PER LAVERDA, rosso, moto 98 sport, ricambi vari e motore Athos Martina, visibile a Torino, € 500
3383146038

PER MASERATI, 1981-2001, Biturbo e derivate, dal 1981 al 2001, libretti uso, deplianti nuovi
3392673068

PER MAZDA, 1999, MX5, capote rigida, grigio metallizzato, nuova, visibile a Torino
3407314885

PER MERCEDES, SL 190, hard top, lunotto panoramico, color avorio, visibile a Roma, € 1300
3491269511

PER MINI, Minor, anni 70, 4 gomme invernali 145x10 Goodyear, battistrada 95% € 200
3929813550

PER OM, ricambi per auto di vario tipo
3358049840

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 PORSCHE, 356 Pre A e AT1, due sedili anteriori, in ottime condizioni, € 2100
3394070270

PER PORSCHE, 964 Carrera 2/4, motore come nuovo, centralina RUF, visibile a Alessandria
0143879078-3405887696

QUATTORRUOTE, collezione Quattoruote, completa di raccoglitori, dal n°1 all'anno 1980;
3460830626

PER TRATTORE FORD, scritta laterale in metallo Super Major, nuova da magazzino, € 50
3383391744

RICAMBI, 1960/1980, pistoni, bronzine, valvole, ecc, varie marche (600, 1100, Fiat, Opel, Volkswagen, Simca, Ford, ecc.), visibile a CODROIPO (UD)
0432900777

RIVISTE, Ruoteclasse collezione completa, Autosprint 1963/2000, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1959/1969, Quattoruote 1956/2002, Motociclismo 1946/2012, Legend Bike, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca 1985/2005, La Manovella 1970/2010 e altre
3332493694

RIVISTE, Ruoteclasse, dal n° 192 al 292; Elaborare, dal n° 125 al 160; €1,50 cadauno
3395069563

RIVISTE, 2009-2011, Ruoteclasse, in ottime condizioni, spedizione a carico dell'acquirente; € 30 ad annata
3404903108

RIVISTE QUATTORRUOTE, 1984-2000, 17 annate, visibile a Laveno (VA), € 100
0332667079

RIVISTE QUATTORRUOTE, dal giugno 1978 al maggio 2008
3389405033

SEDILE RECARO, 1995, grigio, turismo, anatomico, stoffa grigia, quasi nuovo, prezzo trattabile, visibile a Oz, € 250
3355488480

TRATTORE STEYR, 1951, rosso, 80, completo, funzionante, con sola targa originale, visibile a Torino, € 1500
3494639558

VARIE, 1923-1985, bolli per auto d'epoca, originali; solo € 5
3392673068

FIAT
128 BERLINA COUPÉ, lamierati, fari, paraurti ed altro, nuovi, originali
3337843998

IVECO
TURBO DAILY 49/12, 1995, bianco, per trasporto auto storiche e soccorso stradale, attrezzato con piano scarrabile e verricello azionati da radiocomando, aria condizionata, antifurto, radio, copertura rigida asportabile, patente C, km 80.000, 1950 kg portata, € 15.000, visibile a Forti
3387969465

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO
2000 BERLINA, 1971-1977, da restauro, anche demolita
3687589127

BMW
Z3 2.2 I ROADSTER, 2000-2002, blu, possibilmente con hardtop, quotazione Ruoteclasse, solo nord Italia
0116968272

CHEVROLET
CORVETTE C2, 1963, coupé, manuale, ASI
059683366

CITROËN
DS 21 PALLAS, 1967/1968, solo se perfettamente conservata e/o restaurata in conformità all'originale o valuto solo Pallas 21/23 anni '70 se conforme all'origine senza lavori da fare, quotazione Ruoteclasse o superiori
3335463243

LANCIA
HF 1600 IE TURBO, 1991/1992, bianco, rosso, grigio, eccellenti condizioni, originale, unico proprietario, pagamento in contanti
3398400771

PORSCHE
2.2 S - 2.4 T - 2.4 S, 1971/1973, eventualmente anche da restauro, targata italiana, massima serietà
3384899173

911 CARRERA 3.2, 1984/1988, rosso, coupé, da privato, cerco in ottime condizioni
3887423299

VOLKSWAGEN
MAGGIOLINO CABRIOLET, anni 60, con documenti italiani, colore indifferente, prezzo coerente, Andrea
3388641668

COMPRO VARIE
LIBRETTI D'USO E MANUTENZIONE, e materiale cartaceo fino a metà anni Settanta, collezionista compra
3283056562

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi in latta, Marklin, Rivarossi, Dinky Tomy, Corgi, Schuco etc.
3466800367

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo fino a metà anni '70, da collezionista
3283056562

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclasse, libri, riviste e annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopoguerra
3472303761

ANNO XXVI - Giugno 2013 N.213 Euro 6,20 (solo Italia)

MERIDIANI

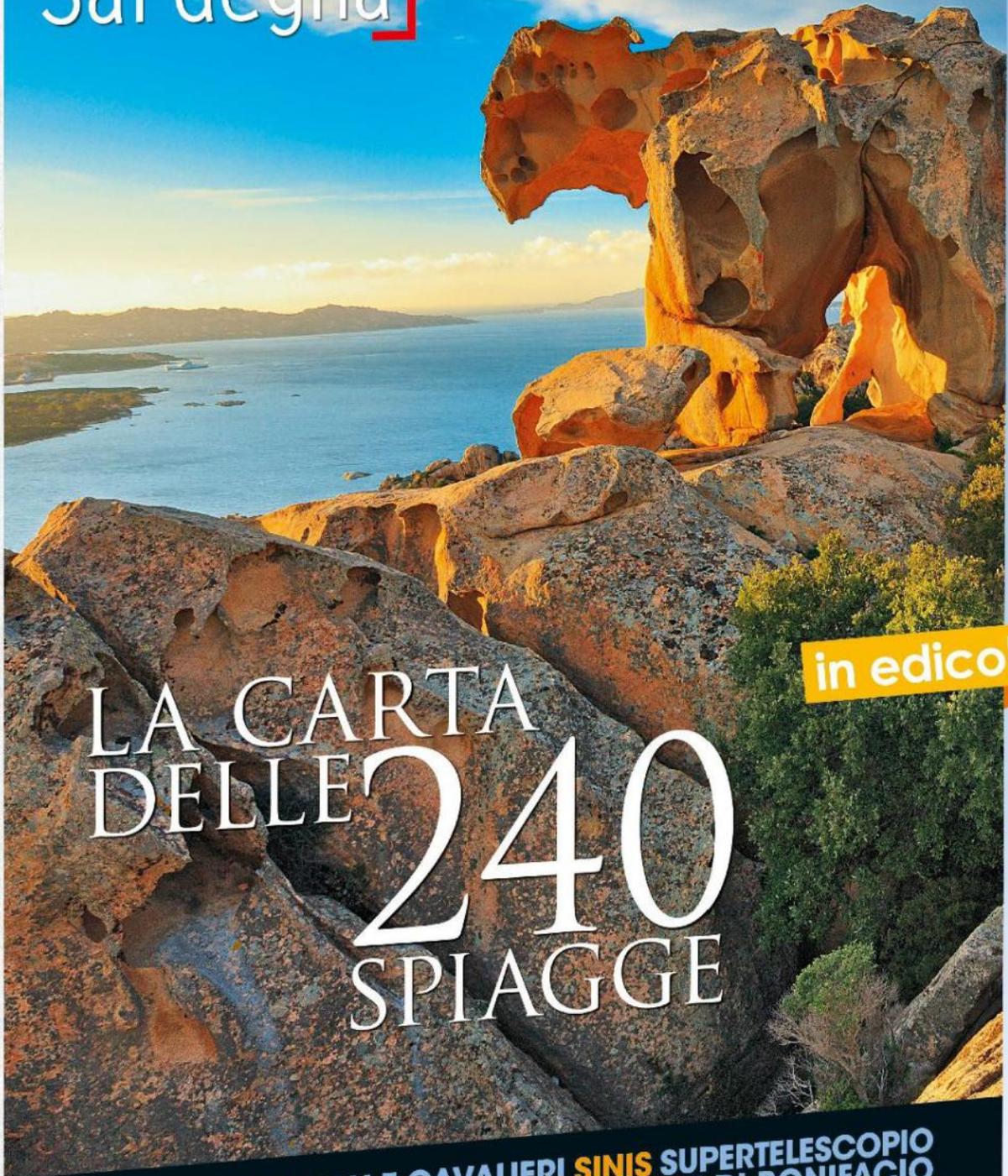
Sardegna

213

SARDEGNA

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

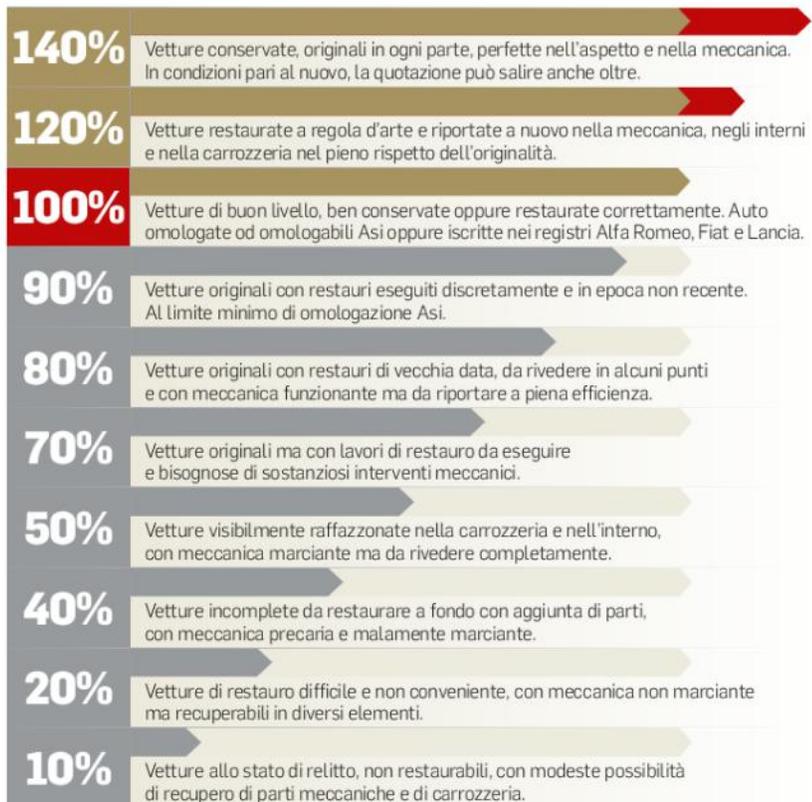


in edicola

LA CARTA DELLE 240 SPIAGGE

ASINARA CAVALLI E CAVALIERI **SINIS** SUPERTELESCOPIO
SA LIMBA **COSTA SMERALDA** BOCCHE DI BONIFACIO
GROTTA DI NEREO **ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE** **PANE**
GRAZIA **DELEDDA** **ORECCHIONI & GRIFONI** **ARTE CATALANA**

10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2002, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

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

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
ABARTH ITALIA				ACMA FRANCIA				ALFA ROMEO ITALIA				VALUTAZIONI IN CRESCITA			
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	6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPURTI I SERIE	1884	1951-53	60.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000	6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250.000	1900 SPURTI II SERIE	1884	1953-54	55.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1750 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	6C 1750 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	6C 1750 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	6C 1750 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	6C 1750 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	6C 1750 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 SPURTI 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 SPURTI 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 SPURTI 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 SPURTI 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 SPURTI 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 SPURTI	1290	1963-65	20.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	ACM ITALIA				6C 2500 TURISMO 6P./LIMOUSINE	2443	1946-50	45.000	GULJETTA SPURTI 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	ALLARD GRAN BRETAGNA				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	ALPINA-BMW GERMANIA				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	ARO ROMANIA			
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	ALPINA RENAULT FRANCIA				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	ASA ITALIA			
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/L 54X4 (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	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
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/L7 E	1712	1986-89	1.500	A108 COUPE	845	1960-64	15.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
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 1.3/1.7 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 GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	2 LITRE DB11	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	DB2 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 GT 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 GT 1300 JUNIOR	1290	1968-72	10.000	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	750.000	NUOVA 33 1.7 E	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 E 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 E 4X4	1712	1990-93	1.500	A110 CABRIOLET 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	1963-69	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
2800 SPRINT	2584	1962-66	16.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.000	A110 1600 S	1555	1970-73	50.000	DB5	3995	1967-72	30.000
2800 SZ	2584	1965-68	55.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/L 91.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	45.000	DB5 VANTAGE	3995	1969-71	35.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	30.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.000	A110 1600 SK	1647	1976-77	40.000	DB5 V8	5340	1969-72	35.000
2800 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A 310 1600	1647	1971-76	10.000	LAGONDA V8	5340	1974-76	50.000
33 STRADALE	1995	1967-69	1.000.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500	A 310 V8	2664	1976-84	12.000	V8	5340	1973-82	35.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.A.N.	1779	1991-92	6.000	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 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	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 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	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/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	ALVIS GRAN BRETAGNA				V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	80.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A BERLINA	2993	1950-54	25.000	V8 VOLANTE	5340	1976-90	75.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	TA DROP HEAD	2993	1950-54	35.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1987-90	100.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	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 75 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 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	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 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	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	ALFA 90 2.0 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 ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	124	1535	1932-36	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				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 II 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 II S.	2226	1986-90	1.500	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	3000 MK III BJB	2912	1963-68	45.000	BERTONE ITALIA			
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	FREECIMBER/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	BIANCHI ITALIA			
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/TD/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	AUTO UNION/DKW GERMANIA							
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-93	1.000	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	F 91/4	896-980	1954-62	4.500	BIZZARRINI ITALIA			
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	BMW GERMANIA			
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	AUTOBIANCHI ITALIA				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 2.8 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	19.000
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	A60 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 1.1 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 1.6 (L.E. 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 L/E/GT 1.6	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 S	998	1964-68	9.000	BANTAM STATI UNITI				2000	1990	1966-72	3.500
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	13.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000	2000 T/ITLUX	1990	1966-70	4.000
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	16.000					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	BENTLEY GRAN BRETAGNA				1600/1602/1802	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 VII	4566	1951-52	3.000	1502	1673	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	4.500	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	4.000	Z3 1.8L1.9/2.0/2.2	1.796-2171	1996-02	8.000	TYPE 47 GRAND SPORT	5600	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 COUPÉ	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 COUPÉ	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 COUPÉ (E46)	1885	1999-02	3.500	TYPE 57S	3257	1936-38	450.000	DS 19	1911	1963-67	15.000
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	320I 24V COUPÉ (E46)	1991	1999-02	4.000	TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000	DS 19	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 COUPÉ (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	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000					DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	15.000
316I/318IS 16V COUPÉ (E36)	1596-1796	1992-99	4.000	HANSA 1500 CABRIOLET HERMÜLLER	1498	1950-52	6.500					ID 19	1911-1985	1957-67	12.000
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	4.000	HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500					ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000
323I/325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	4.500	HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	4.500					ID 20	1911	1968-69	10.000
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	9.000	HANSA 1800	1738	1952-54	5.000					ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	13.000
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1738	1953-54	4.000					ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	12.000
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	HANSA 1800 CABRIOLET HERMÜLLER	1738	1953-54	6.500					ID 21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	11.000
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	HANSA 1800 KOMBI	1738	1953-54	4.500					DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	11.000
323I/325I/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000	HANSA 1800 SPORT CABRIOLET 2/2	1738	1953-54	7.500					D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000					ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500					DS CABRIOLET	1911-2175	1969-71	80.000
323 TI COM.PACT (E36)	2494	1998-00	2.000	2.3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4.000					SM CARBURATORI/VINIZIONE	2670	1970-75	15.000
518I/520I/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000					2 CV4	435	1970-78	4.500
520 I.E.12 6 (CILINDRI)	1991	1977-81	2.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	7.500					2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000
525/528 (E12)	2494-2793	1973-81	2.500	ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	9.000					2 CV6 SPECIAL	602	1970-90	4.500
528I (E12)	2788	1977-81	3.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000					2 CV SPOT	435	1976	6.000
M 535I (E12)	3430	1980-81	4.000	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000					2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500
518I/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	6.000					DYANE	425	1967-68	3.500
525I/528I (E28)	2494-2793	1981-87	1.000	ISABELLA	1493	1959-61	7.000					DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.000
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000					GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500
535I (E28)	3430	1985-87	2.000	ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	12.000					GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000
M 535I (E28)	3430	1984-87	3.500	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000					GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000
M5 (E28)	3430	1987-88	5.000	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000					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 TDS (E34)	2443-2503	1988-93	1.000									VISA DECAPOTABLE	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	400	1971	1947-51	25.000					VISA 17/17RD	1769	1984-89	1.000
525I/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	401	1971	1949-52	25.000					VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500
530I (E34)	2986	1988-93	2.000	402 CABRIOLET	1971	1952-53	30.000					VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500
530I V8 TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000	403	1971	1953-57	25.000					AX (TUTTI I MODELLI)	954-1980	1986-93	1.000
535I (E34)	3430	1988-93	2.500	404	1971	1954-57	30.000					AX SPORT	1294	1987-93	2.000
540I V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	405	1971	1955-60	27.000					AXEL/DLCTO	652-1299	1981-90	750
M5 (E34)	3635	1988-92	5.500	406	1971	1956-60	27.000					AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	407	1971	1957-61	25.000					AX 14 4X4	1360	1991-95	1.000
520I/523I/525I/528I 24V (E38)	2171-2793	1995-02	3.000	408	1971	1958-61	25.000					AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-93	1.000
535I 32V (E38)	3498	1995-02	3.500	410	1971	1967-69	25.000					AX 14 D (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000
540I 32V (E38)	4.388	1995-02	4.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5711-6556	1968-75	23.000					BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000
523I/528I/530I 24V TOURING (E38)	2494-2979	1997-02	4.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	23.000					BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000
535I 32V TOURING (E38)	3498	1997-01	4.500	603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	23.000					BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000
540I 32V TOURING (E38)	4.388	1997-02	5.000	BRITANNIA	5898	1982-94	27.000					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	BRIGAND	5898	1982-94	27.000					BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000
635 CSI (E24)	3430	1978-82	5.000	BEAUFORT	5898	1984-90	28.000					BX GT/GTI	1905	1983-92	1.500
635 CSI (E24)	3430	1982-89	6.000	BLENHHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1993-02	28.000					BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500
628 CS/633CS (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	BEAURIGHTER	5898	1982-94	28.000					BX 4 TC	2141	1985-86	30.000
M 635 CS (E24)	3430	1984-89	11.000									BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000
728/728I/730/732I/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	TYPE 13	1327-1368	1918-20	160.000					BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
735I (E23)	3430	1979-82	2.500	TYPE 22	1453	1919-26	170.000					BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
735I (E23)	3430	1982-86	2.500	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000					BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1985-2000	1974-85	3.000
745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	TYPE 22 BRESCIA											

Modello	cm³	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 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
ZK 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.8/1.9/2.0	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 DAFFODIL	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
FERZZA	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	1953-58	18.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000
MAJESTIC	3794	1958-59	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	2548	1959-64	28.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	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 4.0-6.24V	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	cm³	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 GT9/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000
PANTERA GT9/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	1961-68	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	2136-2120	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	3557	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	150.000
TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	80.000
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.L.	3227	1933-35	35.000
TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/185	4496	1937-38	350.000
TYPE 188	3557	1938-39	40.000
TYPE 175	4455	1947-50	100.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000
TYPE 236 BERLINA	3557	1951-54	70.000
TYPE 236	3557	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	cm³	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	1956-58	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
VIPER GTS	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	20.000

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	FORD GERMANIA			
508 C M.M.	1089	1938-39	30.000	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/B/L	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	7.000	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	4.000	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 (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 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 125 TC	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 D (II SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000	TALUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1965-70	2.500
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 17M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	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 17M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
CAMPAGNOLA C DIESEL	1985	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/75 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	1801	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 160V	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	TIPO 160V	1756	1989-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE (III SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 D	1221	1962-66	3.500	XL1.0	1290	1972-78	6.500	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	XL1.0 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	CROMA 1.6 CHT/LE	1585-1995	1985-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1975-80	1.000
1100 R	1089	1966-69	2.500	XL1.0 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	1.000
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	XL1.0 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500				

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	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	SCOUPE	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	HISPANO SUIZA SPAGNA				IATO ITALIA			
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	HBB 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000				
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	4.500	HBC 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000	INNOCENTI ITALIA			
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	A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000
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	A 40 S	1098	1963-67	3.500
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	950 SPIDER	948	1960-63	7.000
SIERRA XR4i	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	1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000
SIERRA XR4i 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	1100 COUPE	1098	1967-69	6.000
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	JM3/IMS3	1098	1963-70	4.000
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	J4/J4S/5	1098	1964-73	3.000
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000					MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500	HONDA GIAPPONE				MINI M INOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000
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	MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	132 2000	1936	1972-78	3.500	S 800	791	1966-70	12.000	MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500
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	MINI COOPER	998	1966-68	9.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000	RTMD (TUTTI I MODELLI)	1136-1301	1979-85	3.500	C1VC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000	MINI COOPER MK2	998	1968-70	8.000
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000	RTMA TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	C1VC CRX	1590	1984-91	3.500	MINI COOPER MK3	998	1970-72	7.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-93	1.000	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	C1VC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-93	1.000	MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.000
SCORPIO TD SW	2498	1991-93	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CRX	1493-1595	1992-99	4.000	MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	4.500
SCORPIO 2.8i (2.9i 4X4)	2792-2935	1986-94	1.000	GINETTA GRAN BRETAGNA				C1Y/JAZZ	1236-1296	1986-93	1.000	MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	3.500
SCORPIO 2.8i 24V 4X4	2935	1991-94	1.500	G2	1172	1958-60	15.000	PRELUDE 2.0(2.0i-16 4WS)	1958	1987-90	2.000	MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.000
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V SW)	2935	1992-94	1.500	G3	997	1961	15.000	PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500	MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V (II S.))	2935	1994-98	1.500	G4	997	1960-69	15.000	PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V	1996-2259	1996-02	2.500	MINI 1000/1001 EXPORT	998	1972-75	3.000
SCORPIO 2.9 V6 (2.9 V6 24V SW (II S.))	2935	1994-98	1.500	G5	875	1967-74	10.000	LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000	MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	7.500
MONDEO 4 P.5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000	G15	1599-2954	1970-79	12.000	LEGEND 3.2 (3.9 V6 24V COUPE)	3206-3474	1991-98	3.000	MINI MATIC 1000	998	1972-74	3.500
MONDEO 2.5 V6 24V ST-200	2544	1994-99	1.000	G21	1597	1982-88	8.000	NSX	2977-3179	1990-02	15.000	MINI T 1000	998	1972-74	3.500
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000	G32	1597	1988-91	10.000	CR-V	1973-1997	1995-02	3.000	REGENT	1275-1485	1974-76	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW ST-200	2544	1994-99	1.500	G32	1597	1988-91	10.000	INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	3.500	MINI 901.20 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-02	1.000	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000	HRV 3/5 PORTE	1990-1998	1998-02	8.000	MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-02	1.500	G34/G27	1986-4498	1990-97	15.000	S 2000	1996	1999-02	8.000	MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002	2.500	G33	3947	1990-91	15.000	HOTCHKISS FRANCIA				3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000
FORD GRAN BRETAGNA				G30	1986	1990-90	16.000	686	3485	1936-50	12.000	3 S DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	750
PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000	G32	1597	1988-91	10.000	964	2312	1938-50	8.000	650	993	1986-90	1.000
POPULAR 103 E	1172	1963-59	5.000	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000	13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000	990	993	1987-90	750
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	G34/G27	1986-4498	1990-97	15.000	20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000	990 DESEL	993	1988-90	1.000
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000	G33	3947	1990-91	15.000	HUMBER GRAN BRETAGNA				590	548	1988-90	1.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1963-62	4.000	G40	1986	1990-90	16.000	SNPE 80	3498	1930-35	25.000	SMALL 500	659	1991-92	1.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	G27 (II SERIE)	1988-3950	2002	20.000	SNPE 80	3498	1930-35	25.000	SMALL 990	993	1991-92	1.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1138	1962-65	4.000	GLAS GERMANIA				SNPE 1700	3498	1930-35	27.000	ELBA 1.53 P.5 P.	1498	1982-93	750
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500	GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500	SNPE 1700 TS	273L	1945-48	11.000	ELBA 1.7 D 5 PORTE	1697	1982-93	750
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000	GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000	PULLMAN	3498	1930-35	26.000	KORAL 45/55	903-1116	1991-93	750
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500	GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000	PULLMAN	4086	1936-39	28.000	KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	500
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000	GOGGOMOBIL T 500 COUPE	395	1957-67	5.000	PULLMAN MK I	4086	1945-48	14.000	INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI			
CONSUL/CAPRI 315	1498	1961-64	3.500	ISAR T600/T700	594-688	1968-65	4.000	PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000	SCOUT	2491-4375	1961-68	5.000
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500	IMPERAL	4086	1939-40	28.000	SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500	1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000	SUPER SNPE	4086	1945-48	13.000	SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000	SUPER SNPE MK I/II	4139	1962-56	12.000	ISO ITALIA			
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000	BMW 1600 GT	1573	1967-68	7.000	SUPER SNPE MK III	4086	1948-52	15.000	SETTA	198-236	1953-56	12.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000	2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000	SUPER SNPE MK IV	4139	1962-56	12.000	ISO RIVOLTA ITALIA			
ZEPHYR 516	2262	1961-66	4.000	BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	8.000	SUPER SNPE SER. (V/III/IV/V)	2651-2965	1968-67	7.000	GT 300/IR 300	5359	1962-70	35.000
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1962-66	5.500	GREPPI ITALIA				IMPERAL MK II/IV	4086-4139	1949-54	16.000	GT 340/IR 340	5359	1962-70	38.000
ZEPHYR ZODIAC	2262	1963-66	4.000	SAIANA	1297-2360	1979-81	1.000	HAWK MK I/II	1944	1945-48	10.000	45 (4 SPORTELLI)/FIDA/IR 10	5359-5762	1967-74	20.000
ZEPHYR MK2	2553	1966-62	4.500	HEALEY GRAN BRETAGNA				HAWK MK I/II/III/IV	1944-2267	1948-57	7.000	LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-62	6.000	SILVERSTONE	2443	1949-50	80.000	HAWK SERIES (I)/II/III/IV	2267	1957-68	8.500	LELE IR6	5762	1972-74	26.000
ZODIAC MK2	2553	1966-62	4.500	HILLMAN GRAN BRETAGNA				SCEPTRE	2965	1964-67	8.000	LELE SPORT -MARLBORO-	5762	1972-74	30.000
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-62	6.000	II	1593	1919-26	12.000	SCEPTRE II	1725	1965-67	4.500	GRIFO GL (300-			

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)	1998	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	2663-34.65	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	L68	4453	1938-39	45.000	APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	12.000
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000	X TYPE V6 3.0 4X4	2968	2001-02	3.500	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	12.000	APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000	JEEP STATI UNITI				APPIA II SERIE	1090	1959-63	6.000	APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	8.000
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 COUPE PININFARINA	1090	1960-63	7.000
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 COUPE PININFARINA	1090	1959-63	10.000
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 CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000
XK 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	45.000	M 38 A1	2199	1952-68	10.000	3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	40.000	APPIA II SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	45.000
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	FLAMINA BERLINA	2458	1957-63	14.000
XK 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000	LAMBORGHINI ITALIA				FLAMINA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	16.000
C TYPE	3442	1951-53	700.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000	350 GT	3464	1964-67	150.000	FLAMINA GT TOURING	2458	1958-63	25.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.000.000	CJ-5	2199	1955-65	7.000	400 GT	3929	1966-68	140.000	FLAMINA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	35.000
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 SPORT ZAGATO	2459	1958-63	70.000
MK V BERLINA	2663-34.65	1948-50	35.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	P 400 MIURA	3929	1966-68	300.000	FLAMINA BERLINA 28	2775	1963-70	14.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-34.65	1948-50	55.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	P 400 MIURA S	3929	1968-71	400.000	FLAMINA COUPE PININFARINA 28	2775	1963-67	17.000
MK VI	3442	1950-54	18.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000	P 400 MIURA SV	3929	1971-73	500.000	FLAMINA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	28.000
MK VII M	3442	1955-56	20.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000	ESPADA	3929	1968-78	35.000	FLAMINA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	20.000
MK VII	3442	1956-58	23.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	10.000	ISLEROI/ISLERO S	3929	1968-70	30.000	FLAMINA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	38.000
MK IX	3781	1959-61	26.000	CJ-6	4199	1955-65	5.000	JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	28.000	FLAMINA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	80.000
2.4 LITRE	2498	1955-59	15.000	CJ-6	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-6	2199-3801	1966-70	5.000	URRACO P200	1994	1974-79	20.000	FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	6.000
MK2 2.4 LITRE	2498	1959-67	20.000	CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000	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	2199-3801	1976-79	7.000	URRACO P300	2996	1974-79	35.000	FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	12.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000	CJ-7	1995-4981	1980-86	7.000	SILHOUETTE	2996	1977-79	55.000	FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	10.000	JALPA P350 GTS	3485	1983-88	35.000	FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	11.000	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 (VJ)	2464-4235	1986-96	7.000	COUNTACH LP400S	3929	1978-82	105.000	FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000
420	4235	1966-68	12.000	WRANGLER 2.5 LAREDO (VJ)	2464	1987-96	8.000	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	WRANGLER 4.0 LAREDO (VJ)	3968	1987-96	9.000	COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	100.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000
240	2498	1967-69	15.000	WRANGLER RENEGADE (VJ)	3966	1990-94	10.000	COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	95.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000
340	3442	1967-68	17.000	WRANGLER (TJ)	2464-3964	1996-02	10.000	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	70.000	JEEPSTER	2199-2698	1947-51	10.000	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	60.000	JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1957-74	8.000	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	WAGONEER	3777-5359	1963-73	8.000	DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000	WAGONEER	4235-5996	1974-83	7.000	DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	45.000	GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	6.000	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	CHEROKEE	4235-5996	1974-83	5.000	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	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000	MURCIELAGO	6192	2002	100.000	FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000	CHEROKEE	2464-3964	1984-99	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	WAGONEER	2466-3966	1984-92	4.000	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	3956-5998	1992-98	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	GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000	30	4437	1928-33	40.000	2000 COUPE HF	1991	1971-74	11.000
E TYPE V12 ROADSTER	5945	1971-75	45.000	GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-02	5.000	40	6190	1928-31	40.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000	GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-02	4.000	10	1203	1932-35	10.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000	CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-02	4.500	18	2504</						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 II/III S.	1297-1995	1985-81	3.000	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1982-71	6.000	MARUTI SUZUKI INDIA				MAZDA GIAPPONE			
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	MASERATI ITALIA				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	1963-63	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	110	2286-3528	1983-88	5.000	MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	55.000	MX-3	1588-1845	1981-83	1.500
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	MERCEDES GERMANIA			
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000	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 TD	2494-2495	1990-02	7.000	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	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000	GHB/L5 SS SPIDER	4930	1970-73	110.000	SKK TORPEDO	7065	1929-33	1.200.000
DELTA S4	1759	1985-87	60.000	DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-02	4.000	MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	35.000	SKL TORPEDO	7065	1930-34	1.500.000
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	DISCOVERY 2.0 16V (3.9/3.9 V8)	1994-3947	1989-89	2.500	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 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-02	4.000	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	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000	BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	NURBURG BERLINA	4622-4198	1928-39	45.000
GAMMA 2500/2500 D.O.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000	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 4P	3528	1981-88	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 TD	2983	1986-88	4.000	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 4P	3947-4278	1989-96	6.000	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 TD	2495-2499	1989-94	4.000	KHAMIS	4930	1973-83	40.000	280 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000
037 RALLY	1995	1982-84	80.000	RANGE ROVER 4P II S.	3947-4352	1994-01	5.000	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 2.5 DT II S.	2497	1994-01	3.000	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 4.4 V8 (II S.)	4388	2002	7.000	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 2.9 TD (III S.)	2926	2002	4.500	QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000
THEMA LE	1995	1984-88	1.000	FRELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-02	2.500	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	FRELANDER WAGON	1795-2497	1997-02	3.500	BITURBO I	1996	1981-83	4.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000
THEMA V6	2849	1984-88	1.500	FRELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-02	3.500	BITURBO I	1996	1986-88	5.000	170 S/VS	1767	1949-55	18.000
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000	FRELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-02	4.500	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	LEXUS GIAPPONE				2.2W	1996	1988-93	7.000	180 D/180 D	1767-1897	1953-61	6.000
THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-02	3.000	BITURBO S	1996	1984-87	7.000	180	1897	1955-61	7.000
THEMA 2.0 LE TURBO SW	1995	1986-88	1.500	LS 430	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	SC 430	4293	2001-02	7.000	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	RX 300	2994	2001-02	4.000	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	LLOYD GERMANIA				BITURBO 420i	1996	1988-90	4.000	220	2195	1951-55	13.000
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.500	LP 600	596	1955-61	3.500	422/4.18V	1996	1988-92	5.000	220	2195	1959-65	9.000
THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500	4.2W	1996	1990-93	6.000	219	2195	1956-59	10.000
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000	ARABELLA	897	1959-63	4.000	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	LOTUS GRAN BRETAGNA				BITURBO 420 SI	1996	1987-88	4.500	220 S	2195	1959-65	9.500
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	25.000	BITURBO 420 S	1996	1988-90	5.000	220 S COUPE	2195	1956-59	35.000
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.000	SEVEN I SERIE	1498	1962-65	20.000	BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000
THEMA 2.0 LE 16V III SERIE	1995	1992-93	1.000	SEVEN II SERIE	1558	1965-67	20.000	BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	220 SE	2195	1959-65	10.000
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2859	1992-94	2.000	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	20.000	BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	220 SE COUPE	2195	1958-60	30.000
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500	SEVEN	1599	1971-75	22.000	430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	40.000
THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2859	1992-94	2.000	SEVEN	1599	1971-75	22.000	BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	40.000
DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1381-1995	1989-93	1.000	ELITE	1216	1957-64	35.000	BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000
DEBRA TURBO DS	1929	1989-93	1.000	ELAN COUPE	1558	1962-75	25.000	BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	300 D	2996	1957-62	35.000
DEBRA 2.0 LE TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000	228i	2790	1985-91	12.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000
DEBRA 2.0 D.O.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	ELAN +2 130S COUPE	1558	1971-74	22.000	KARIF	2790	1988-92	6.000	300 S/SC COUPE	2996	1952-57	85.000
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.000	EUROPA	1563	1971-75	18.000	SHAMAL	3217	1989-95	30.000	300 S/SC CABRIOLET			

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/8	3947	1992-95	15.000
230-6/250 (W134)	2292-2496	1988-73	4.000	560 SE (W126)	5547	1988-90	4.000	ML 230	2296	1997-01	4.000	FV/FC	1588-1796	1995-01	5.000
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1988-76	2.000	560 SEL (W126)	5547	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	560 SEL (W126)	5547	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)	2998	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				
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				
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				
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				
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				
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				
280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	500 SEC (W126)	4973	1985-87	8.000	G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000				
280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	560 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000	G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000				
200/230/250 E (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				
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				
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				
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				
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				
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				
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.500	300 SL (R107)	2962	1985-89	16.000	G 55 AMG (C215)	4966	1999-02	9.000				
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				
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	18.000	CL 35 AMG (C215)	5439	1999-02	11.000				
240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000	C 240 V6 (W203)	2597	2000-02	2.500				
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				
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				
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				
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	450 SL (R107)	4520	1973-75	18.000	C 240 T V6 (W203)	2597	2000-02	3.500				
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				
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				
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	450 SLC 5.0 (C107)	4973	1978-80	15.000	A 190	1897	2000-02	2.000				
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000	A 190 L	1897	2001-02	2.500				
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				
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				
240 GD CORTO TELONATO	2999	1979-88	4.000	560 SL (R107)	5547	1985-89	23.000	CLK 200 K (C209)	1796	2002	6.000				
240 GD CORTO SW	2999	1979-88	4.500	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	14.000	CLK 240 (C209)	2597	2002	7.000				
300 GD CORTO SW	2999	1979-88	4.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000	CLK 320 (C209)	3199	2002	8.000				
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				
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				
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				
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	1.500	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000	E 500 (W211)	4966	2002	7.000				
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				
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000								
280/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	60 AMG (R129)	5656	1997-00	20.000								
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000								
300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000								
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-93	1.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-02	8.000								
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	320 GE LUNGO SW	3199	1993-02	9.000								
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000								
400 E (W124)	4196	1991-93	4.000	350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000								
500 E (W124)	4973	1990-95	5.500	500 GE V8	4973	1993-94	11.000								
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	1.500	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000								
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993	1.500								
300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000								
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	C 240 V6 (W202)	2998	1997-00	2.000								
300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500								
300 TD (W124)	2996	1987-93	1.500	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500								
300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-93	2.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500								
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000								
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000								
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000								
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C 240 T V6 (W202)	2998	1997-00	3.000								
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000								
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000								
200 CE/200 CE-16/E 220 CPÉ (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500								
230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	E 320 (W 21.0)	3199	1995-97	2.500								
300 CE/320 CE/E 320 CPÉ (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	E 420 (W 21.0)	4196	1									

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
OXFORD/DFX 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
MOSKVITCH RUSSIA															
2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000	14/38 PS	3450	1919-24	12.000	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500
2138/2137	1357-1479	1974-87	750	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
2141 (ALEKO)	1479-1890	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
ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000	4/12 PS	993	1924-26	12.000	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500
NISSAN GIAPPONE															
DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	13.000	KADETT E D/TURBOD. (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 280/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000	4/16 PS	1018	1926-26	10.000	304 DIESEL	1357	1976-79	1.500
DATSUN 280 ZV/ZX2-Z	2753	1978-81	8.000	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	2753-3956	1980-95	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
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	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	4369	1988-97	3.500	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	1997-99	4.500	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	4479	1999-02	6.000	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500	15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1988-97	3.500	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	1997-99	4.500	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500	16/60 PS	4170	1929	13.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1999-02	6.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000	24/110 PS REGENT	5972	1929-29	20.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500
200/240 SX	1819-2388	1989-93	2.000	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
300 ZX	2960	1990-97	8.000	KAPITAEN	2784	1968-70	3.500	1 LITER	995	1933	10.000	504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	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	2389-2960	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
TERRANO II TD	2664-2953	1992-02	3.000	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	3275-3498	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
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	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	997-1275	1992-93	1.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500	ZAFRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-02	3.000	104 2S	1260	1975-85	1.500
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	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 GTS-T	1998	1989-91	3.000	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
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	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 (TUTTI I MOD.)	1596-1998	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 4WD (TUTTI I MOD.)	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 SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000	MANTA II/III SERIE	1297-1978	1975-88	2.000	PANHARD FRANCIA							
PRIMERA D/TD	1973	1992-93	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000	4 CILINDRI TORPEDO	3180	1909-29	18.000	205 C7/CJ CABRIOLET	1124-1360	1966-85	3.000
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-93	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500	6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	25.000	205 L6 C7I CABRIOLET	1580	1982-92	3.500
FIGARO	988	1991-92	10.000	REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	35.000	205 L9 C7I CABRIOLET	1905	1992-94	4.000
PRAIRE	1974	1988-93	1.000	REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	DYNAMIC 1300/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 TURBO 16	1775	1985-86	45.000
SERENA	1597-1998	1993	1.000	REKORD E DIESEL/2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000	6 CILINDRI LIMOUSINE	610-854	1947-53	6.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-93	1.000
SERENA D/TD	1973	1993	1.000	REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1929-93	1.000	106 R	1294	1994-96	2.000
NSU GERMANIA															
SPORT COUPE	583-598	1959-67	8.000	REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	106 R	1294	1994-96	2.000
SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000	REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1979-88	1.000	106 R	1294	1994-96	2.000
PRINZ (II/III)	583	1958-61	4.000	VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1979-88	1.000	106 R	1294	1994-96	2.000
PRINZ 4/4L	598	1961-73	3.000	VECTRA 4X4	1796-1998	1989-93	1.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	106 R	1294	1994-96	2.000
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.500	VECTRA 2000 16V	1998	1989-93	1.000	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1979-88	1.000	106 R	1294	1994-96	2.000

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 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500
607 2.9 V6 24V	2946	1999-02	2.000	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	NN/NN/N2 BERLINA	951	1925-29	10.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000
206 GT/GT	1997	1999-02	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500
206 CC	1587-1997	2000-02	2.900	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	VINQUATRE	2120	1931-39	10.000	FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500
PEUGEOT DANGEL FRANCIA				911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000	MONQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	JUNQUATRE	1003	1937-48	9.000	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0 V6 // II S)	2946-2963	1994-02	1.000
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	6.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-93	1.000
PORSCHE GERMANIA				911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000	4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-93	1.000
356 (40 CV)	1086	1990-54	50.000	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000	4 CV AFFARES/SPORT	747	1952-61	7.000	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0 V6	2946-2963	1992-01	1.000
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	SAFRANE BITURBO	2946-2963	1993	2.500
356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	60.000	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	COLORALE PRARE/SAVANE	1996-2363	1950-55	4.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500
356 1500 (60 CV)	1498	1951-52	55.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000	DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	4.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	50.000	911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	38.000	JUNAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	4.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	55.000	912	1582	1965-68	18.000	DAUPHINE	845	1956-65	3.500	ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S)	2946-2963	1996-02	1.000
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	35.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000	DAUPHINE 1093	845	1962-63	7.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S)	2946-2963	1997-02	1.000
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	912 E 2000	1971	1975	15.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	35.000	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	35.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	CLIO 1.8i 16V	1764	1991-96	1.500
356 A 1800 (60 CV)	1582	1955-59	38.000	924 TURBO (1.70/1.77 CV)	1984	1978-84	8.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	CLIO 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000
356 A 1800 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000	FLORIDE CABRIOLET (S CABRIOLET)	845-956	1959-63	7.000	CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-02	2.500
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	140.000	924 S	2479	1985-88	5.000	CARAVELLE/CARAN/1100C/ARAN S	956-1108	1962-67	7.500	CLIO SPORT V6	2946	2000-02	12.000
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000	944	2479	1982-87	4.000	CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	8.000	AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002	3.500
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944	2681	1988-89	5.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.000	AWANTIME 3.0 24V	2946	2002	3.500
356 A 1800 GS CARRERA	1587	1958-59	100.000	944 S	2479	1986-87	5.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	ESPACE 3.5 V6 IV (S)	3498	2002	3.500
356 A 1800 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000	944 S	2479	1988	6.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	TWINGO	1239	1993	1.000
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	30.000	944 S2	2990	1989-91	7.000	3	603	1961-64	4.500	RENAULT SINPAR FRANCIA			
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	R44X4	845-1108	1964-82	6.500
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000	944 TURBO	2479	1985-88	7.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	R64X4	1108	1972-77	3.500
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000	944 TURBO S	2479	1989-91	8.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	R12 4X4	1269	1972-77	4.000
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	5 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	RILEY GRAN BRETAGNA			
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	968	2990	1991-94	12.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	PATHFINDER	2443	1953-57	5.500
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	4.500	2600	2639	1957-60	5.500
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	5 TURBO 2	1397	1980-82	40.000	1500	1489	1959-67	4.500
356 C 1600 (95 CV)	1582	1963-65	40.000	928 S	4474	1977-82	7.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	4/68	1489	1959-61	5.000
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	4 FROG	956	1987	5.000	4/72	1622	1961-69	5.000
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1951-54	60.000	928 S4	4957	1988	12.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-93	1.000	ELF	848-998	1961-88	5.500
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 S4 5M.	4957	1986-88	11.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	3.500	KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1498	1951-52	55.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-93	1.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA			
356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	PHANTOM GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000	928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	959	2650	1987-88	180.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	PHANTOM II	7668	1929-35	200.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000	BOXSTER	2480-2687	1996-02	12.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	BOXSTER S	3179	1998-02	14.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	WRATH BERLINA	4257	1938-39	80.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000
356 A 1800 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	42.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000
356 A 1800 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000
356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	40.000	911 GT1	3164	1997-98	35.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E.LIM.	4887	1955-59	38.000
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000	911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	2.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000
356 B 1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1960-63	45.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-02	26.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1959-62	40.000
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002	22.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000
356 C 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA 4.3.6 (996)	3596	2002	24.000	16 L/TLTS	1470-1565	1965-74	2.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.LIM.	6230	1962-66	42.000
356 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	100.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002	26.000	18 TX	1647	1978-77	2.500	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002	25.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002	26.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE BERL. E.LIM.	6230	1967-70	22.000
356 CONVERTIBILE D	1582	1958-59	80.000	911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000
356 ROADSTER	1582	1959-61	70.000	RAYTON FISSORE ITALIA				18 BREAK GT/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000
911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000	MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000
911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000	MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	2.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000
911 R	1991	1967	130.000	MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000
PARK WARD	5379	2000-02	60.000
CORNICHE	6750	2000-02	85.000

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000
16 BERLINA/LIMOUSINE	2073-2147	1933-40	12.000
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	12.000
P3 60	1595	1948-49	7.000
P3 75	2103	1948-49	8.000
P4 60	1997	1963-59	8.000
P4 75	2103	1949-54	8.500
P4 75	2230	1954-56	8.000
P4 80	2286	1959-62	7.000
P4 90	2638	1963-59	7.500
P4 95	2625	1962-64	7.500
P4 100	2625	1959-62	8.000
P4 105	2638	1966-59	8.000
P4 110	2625	1962-64	9.000
P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	10.000
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000
P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500
P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
P6 3500 V6 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 GTI/GTA	1396	1990-97	1.500
110 1.4 GTI 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)	2587	1977-86	1.500
3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
3500 V8/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
3500 WANDEN PLAS (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
2400 SDI TURBO (SDI)	2993	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	1.500
214 S (S/L) GSI 16V	1396	1989-93	1.000
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-93	1.000
216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500
218 DIESEL/TURBOD	1769-1905	1993	1.000
218 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
820 TURBO COUPÉ T/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	2.500
825 COUPÉ TD	2500	1992-97	2.000
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	2.000
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	2.000
752.5 V6 24V	2497	1998-02	1.500
752.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-02	2.000
757B	4601	2002	5.000
414 S (S/L) 16V	1396	1990-93	1.000
418 GSI/GTI 16V	1590	1990-93	1.000
418 DIESEL/TURBOD	1769-1905	1993	1.000

SAAB SVEZIA

92	764	1960-52	8.000
92B	764	1963-56	8.000
93	748	1966-57	6.000
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 III	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

Modello	cm ³	Anni	Euro
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/30 V6	1985-2962	1985-97	1.000
9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2290	1988-96	1.000
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-02	2.000
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-02	2.000
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-02	2.500
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1994-02	1.000
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1994-02	4.000
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000

SAMAS ITALIA

YETI	843-903	1968-73	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.)	1043-1384	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 GTI/CUPRA	1984	1993-99	1.500
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1989-01	1.500
TOLEDO	1596-1944	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 COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1857	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 COUPÉ	1290	1957-62	5.500
ARONDE OCEANIC CABRIOLET	1290	1957-62	7.500
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1138	1961-72	2.000
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1138	1973-78	1.500
1000 RALLYE	1138	1970-71	4.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500
CHRYSLER 180/180/2 LITRI	1639-1842	1971-79	1.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000
HORIZON LD/ED	1905	1983-86	1.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000
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	1955-62	7.500
VOGUE	1725	1961-66	3.500
CHAMMOIS	875	1964-70	3.000

SKODA REPUBBLICA CECA

1200	1221	1952-59	4.000
440/445	1089-1221	1958-61	4.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
FELICIA	1089-1221	1989-94	5.000
OLUCIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1989-71	3.500
1000 MB/MBQ/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	2.000
GARCE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	2.000
FAVORIT	1137-1289	1988-93	2.500
FORMAN	1289	1990-93	2.500
4 R	1944	1928-30	1.000
6 R	2916	1929-30	2.000
422	1195	1930-32	1.000
430	1661	1929-32	1.000
430 D	1802	1930-36	1.000
633	1792	1931-34	1.000
637K/D	1961	1932-35	1.000
645	2492	1929-34	1.000
650	2704	1932-36	2.000
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
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	11.000
640 SUPERB	2492	1934-36	11.000
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000
SUPERB 4000	3991	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.	2724	1920-25
---------------------------------	------	---------

I PREZZI DELLE MOTO

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. **I prezzi sono indicati in euro**

Modello				cm ³	Anni	Euro	Modello				cm ³	Anni	Euro	Modello				cm ³	Anni	Euro							
ADLER GERMANIA							ANCILLOTTI ITALIA							ASTRA ITALIA							valutazioni in crescita • valutazioni in discesa						
M 100	98	1950-56	750	50 - BETA	49	1968-73	2.500	TURISMO	173	1933-36	1.000	FRECCIA AZZURRA	498	1932-39	9.000												
M 125	123	1950-56	750	50 - MORNING	49	1973-79	1.800	TURISMO	247	1934-36	1.800	FRECCIA ORO 250	248	1935-39	7.000												
M 150	147	1951-55	1.000	50 - SACHS RG/SM	49	1970-79	4.000	TURISMO	494	1934-36	2.800	250 SPORT	247	1948-51	5.000												
M 250	247	1963-54	1.800	50 - SACHS RG/SM	49	1972-74	3.500					BIANCHINA	123	1947-57	2.500												
M 200	109	1954-56	1.300	SACHS CR/SM	49	1972-79	3.000					STELVIO	247	1949-53	3.500												
FAVORIT	247	1957-58	2.600	50 MINARELLI/SM	49	1980-82	2.000	BARTALI ITALIA				FRECCIA CELESTE	123	1952-56	3.000												
SPRINTER	247	1957-58	2.600	80 MINARELLI	79	1981-85	2.500	125 2T	123	1953-60	800	SOUODO SUD	123	1952-58	3.000												
				100 - MORINI NEW CENTO	99	1967-69	3.500	GABBIANO	123	1953-60	800	MENDOLA	123	1952-58	2.500												
				125 SACHS	123	1971-73	4.000	SPORT	155	1953-60	2.000	AQUILOTTO	45-48	1952-54	1.100												
				125 - HRO	123	1971-81	2.500	MARZIANO	155	1953-60	3.000	CERWINO	173	1954-61	2.500												
				125 - TAU	123	1982-85	2.800					POROZI	173	1954-61	3.500												
				125 TRIAL	123	1976-78	1.500					OROPA	48	1954-56	500												
				250 - HIRO	247	1977-81	2.500	BENELLI ITALIA				FALCO	48	1957-68	1.000												
				250 VILLA	247	1981-82	2.800	175 SPORT	173	1927-34	6.000	RAPALLO	48	1954-56	500												
								300 SPORT	498	1933-39	8.000	BERNINA	123	1956-62	2.500												
								250 SPORT	245	1934-39	7.000	BERNINA	173	1956-62	2.500												
								250 TURISMO	245	1947-51	6.500	TURCHINO	54	1958-64	1.000												
								300 TURISMO	498	1947-52	7.000	GARDENA	73	1958-64	1.500												
								LETIZIA	98	1949-52	2.000	ORSETTO	80	1960-65	500												
								LEONESSA	247	1952-61	3.000	TONALE	173	1960-64	3.000												
								LEONCINO	124	1952-63	2.500	SILA	173	1962-66	3.500												
								125 SPORT	123	1959-67	1.500	SPORT	199	1963-69	3.000												
								125 SPORT SCRAMBLER	123	1964-70	1.000																
								125 SPORT SPECIALE	123	1968-73	2.000	BMW GERMANIA															
								250 SPORT SPECIALE	247	1968-73	2.500	R32	494	1923-26	40.000												
								125 LEODROSS	123	1967-71	1.000	R37	494	1925-26	45.000												
								50 TRIAL 4V	48	1966-71	1.000	R39	247	1926-27	20.000												
								MOTONELLA	49	1967-81	500	R42	494	1926-28	10.000												
								MAGNUM 5V	49	1975-79	600	R47	494	1927-28	20.000												
								TORNADO	643	1968-71	3.500	R52	494	1928-29	10.000												
								TORNADO S	643	1972-73	3.500	R62	745	1928-29	12.000												
								TORNADO S2	643	1973-74	3.200	R63	745	1928-29	13.000												
								50 MINICROSS	48	1971	1.000	R67	494	1928-30	20.000												
								50 CROSS 5V	48	1972-82	500	R11	745	1930-34	10.000												
								125 TURISMO	123	1973-81	900	R16	745	1930-34	12.000												
								125 CROSS	123	1972-81	800	R23	198	1930-40	3.500												
								125 2C	123	1972-87	1.500	R35	342	1930-40	3.500												
								250 2C	247	1972-87	1.500	R2	198	1931-36	3.500												
								750 SEI	748	1974-76	5.000	R4	398	1932-37	4.500												
								900 SEI	906	1979-86	4.000	R12	745	1935-42	6.500												
								250 QUATTRO	247	1976-79	2.000	R17	745	1935-37	9.000												
								350 QUATTRO	347	1974-85	1.800	R3	305	1936-37	4.000												
								500 QUATTRO	498	1973-83	2.000	R5	494	1936-37	6.500												
								650 QUATTRO	604	1977-86	1.500	R20	198	1937-38	3.000												
								250	247	1976-79	1.000	R6	596	1937-38	5.800												
								125 JARNO	124	1988-89	1.200	R51	494	1938-40	5.500												
												R61	596	1938-41	6.000												
												R66	596	1938-41	6.500												
												R71	745	1938-41	6.000												
												R75 (MILITARE)	745	1941-44	15.000												
												R24	247	1948-50	4.000												
												R25	247	1950-51	3.500												
												R51/2	494	1950-51	5.000												
												R67	594	1951-52	6.500												
												R25/2	247	1951-53	3.500												
												R51/3	494	1951-54	5.000												
												R67/2	594	1952-54	6.500												
												R68	594	1952-54	8.000												
												R25/3	247	1953-56	3.500												
												RENNSPORT	494	1953-56	80.000												
												R67/3	594	1955-56	6.500												
												R50	494	1955-60	6.000												
												R69	594	1955-60	10.000												
												R26	247	1956-60	3.500												
												R80	594	1956-60	6.000												
												R27	247	1960-66	3.500												
												R50/S	494	1960-62	7.000												
												R50/2	494	1960-69	6.000												

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
R80/2	594	1960-69	6.000	A30 STAR	499	1962-69	4.000	CEZETA	171	1966-64	1.500	880 GTS	880	1976-78	4.500
R89/S	594	1960-69	12.000	A85 ROCKET	654	1963-65	5.500	DEI ITALIA				DARMAHSD	864	1977-82	5.000
R90/5	494	1969-73	3.500	A85 LIGHTNING	654	1963-70	6.000	SACHS	173	1953-57	1.000	PANTAH500	499	1978-80	4.500
R80/5	594	1969-73	4.500	A85 LIGHTNING	654	1971-72	2.500	SAXONETTE	58	1946-50	500	PANTAH800	600	1981-84	4.000
R75/5	745	1969-73	6.500	A85 LIGHTNING CLUBMAN	654	1965	7.000	DELLA FERRERA ITALIA				500 GTV	496	1979-82	800
R80/6	594	1973-76	3.500	A70 LIGHTNING	740	1971	4.500	890	647	1919-24	4.500	350 GTV	340	1979-83	800
R75/6	745	1973-76	5.500	A85 THUNDERBOLT	654	1965-70	5.000	900	799	1920-26	5.500	900 MHR	864	1979-84	15.000
R80/6	888	1973-76	5.500	A85 THUNDERBOLT	654	1971-72	2.500	1000	964	1921-25	6.500	1000 MHR	973	1984-86	18.000
R90/5	888	1973-76	8.000	A85 SPITFIRE	654	1965-68	7.500	PIEMONTE	173	1931-34	2.000	DARMAHSSD	864	1978-81	5.000
R75/7	745	1976-77	5.000	A85 HORNET	654	1965-68	5.000	750 SS	348	1932-35	2.500	900S2	864	1982-83	4.000
R100/7	980	1976-81	4.000	B4 VICTOR	441	1965-67	6.500	750 FL	820	1985-87	8.500	900SS	904	1988-98	2.500
R46	473	1978-85	1.300	B30 SS/VICTOR/MX	499	1971-73	5.000	750 SS	748	1986-88	3.000	900SS	904	1988-98	2.500
R65/R65LS	649	1978-85	2.000	A85 SPITFIRE SCRAMBLER	654	1957-62	8.000	750 FL	820	1985-87	8.500	900SS	904	1988-98	2.500
R100S	980	1976-78	4.000	A85 FIREBIRD SCRAMBLER	654	1966-70	5.000	PASO 750	748	1986-88	3.000	900SS	904	1988-98	2.500
R100CS	980	1980-84	4.500	A85 FIREBIRD	654	1971-73	3.500	PASO 900	906	1988-89	2.500	900SS	904	1988-98	2.500
R100RT	980	1978-84	3.500	A75 ROCKET-3	740	1968-72	8.500	851 S	851	1988-92	8.500	900SS	904	1988-98	2.500
R100RT	980	1987-96	2.500	SUNBEAM BL	173	1958-65	800	851 TRICOLORE	851	1988-89	8.000	900SS	904	1988-98	2.500
R100	980	1980-84	3.000	SUNBEAM B2	249	1958-65	1.500	750 INDIANA	748	1986-90	1.500	900SS	904	1988-98	2.500
R80/7	594	1976-80	4.000	BULTACO SPAGNA				125 4T	123	1954-58	700	888	888	1990-92	8.500
R80/7	798	1977-78	4.000	METRALLA 200	196	1962-66	1.500	180 2T	157	1954-58	700	907 IE	907	1989-92	2.500
R65	649	1985-93	2.000	SHERPA 250 SAMMY MILLER	244	1964-67	4.000	175 4T	173	1954-58	800	916	916	1994-98	7.500
R65 GS	649	1987-92	2.000	PURSANG 250 MK1	244	1965-67	4.000	DKW GERMANIA				MONSTER 900	904	1993-98	3.000
R80	798	1984-92	3.000	MATADOR MK2	244	1965-67	3.000	LUXUS	498	1928-30	3.000	MONSTER 600	583	1994-97	2.500
R80 R	798	1992-94	2.500	MATADOR MK3/MK4	244	1967-72	2.000	NZ 250	244	1938-40	2.500	F.N. BELGIO			
R80 GS	798	1980-87	4.500	METRALLA 250	244	1966-72	1.500	NZ 350	348	1938-45	2.500	M	348	1930-35	3.500
R80 GS	798	1987-96	3.500	SHERPA T 250	244	1967-79	2.500	NZ 500	498	1938-40	4.000	M	496	1935-40	3.500
R80 ST	798	1982-84	3.000	SHERPA T 350	348	1973-83	2.500	125 RT	123	1950-53	1.000	FANTIC MOTOR ITALIA			
R80 RT	798	1982-84	3.000	EL MONTADERO	360	1969-72	3.000	200RT	197	1951-53	1.600	CABALLERO 50	50	1969-71	1.600
R80 RT	798	1984-95	3.500	FRONTERA 250	244	1973-76	1.200	250 RT	244	1953-56	1.800	CABALLERO 50 4M	50	1972-74	1.200
R100R	980	1991-96	3.000	FRONTERA MK9	360	1975-76	1.800	175 RT	174	1954-57	1.300	CABALLERO 50 6M	50	1972-74	1.600
R100RS (RAGG./TAMBURI)	980	1976-77	7.000	FRONTERA MK10/11	370	1976-78	1.800	50GS	50	1973-76	3.000	CHOPPER	50-124	1972-75	1.200
R100RS (RAZZE/TAMBURI)	980	1977-78	6.000	ALPINA 250	244	1970-79	1.500	100 GS	100	1973-76	2.500	50 TX 190	50	1979-81	700
R100RS II (RAZZE/DISCHI)	980	1978-84	5.500	ALPINA 350	348	1973-76	1.500	125 GS	123	1973-76	3.000	50 RG CASA	50	1975-80	1.800
R100RS	980	1986-92	3.000	LOBITO 125	124	1967-76	1.000	175 GS	174	1973-76	3.000	50 RG SUPER 6M	50	1975-80	1.500
R100GS	980	1988-96	4.000	LOBITO 175	175	1971-73	1.000	250 GS	244	1975-79	2.500	50 RG COMPETIZIONE	50	1975-80	2.000
K75/K75S	740	1985-95	1.500	SHERPA 125	124	1968-79	1.000	DOUGLAS GRAN BRETAGNA				CABALLERO 100	100	1971-72	1.200
K75 RT	740	1989-96	1.800	PURSANG 125	124	1972-74	1.000	BANTAM	147	1933-38	1.300	CABALLERO 125 RG COMP. 5M	124	1975-76	2.000
K100/K100 RS	987	1983-90	2.000	PURSANG 250 MK2/3/4	244	1969-71	2.500	GOLD STAR	248	1933-38	1.800	CABALLERO 125 RG COMP. 6M	124	1976-77	2.200
K100 4V	987	1989-92	2.200	PURSANG 250 MK5	244	1971-74	2.000	ENDEAVOUR	494	1936-38	5.000	125 RG COMPETIZIONE	124	1978-80	2.500
K100 RT	987	1989-89	2.500	PURSANG 250 MK8/9/10/11	244	1974-79	1.700	AERO	596	1936-41	6.000	TRIAL 125	124	1977-79	1.200
K100 RT	987	1990-96	2.800	PURSANG 370	370	1975-78	1.500	350 T	348	1946-49	3.000	TRIAL 200	160	1979-82	1.500
K100 LT	987	1986-91	2.800	CAGIVA ITALIA				350 PLUS 90	348	1949-50	4.500	TRIAL 240	212	1982-85	1.800
K1	967	1988-93	3.500	125 SST	123	1980-82	1.000	DUCATI ITALIA				TRIAL 300	250	1984-85	1.800
R1100GS	1085	1994-99	4.000	125 ALETTA ORO	123	1982-87	1.000	657/TS5	63	1952-57	1.000	TRIAL 301	250	1985-86	2.000
K RS/LT	1092	1991-97	3.500	125 FRECCIA	125	1987-90	1.300	99N/T/TS/TL	98	1952-63	1.200	125 STRADA	124	1981-85	1.000
K RS 4V	1092	1993-97	3.000	350 ALAZZURRA	349	1985-89	1.500	CRUISER	175	1952-54	5.000	125 CR SM	124	1975-76	2.000
BROUGH SUPERIOR GRAN BRETAGNA				650 ALAZZURRA	649	1985-89	2.000	CADET	98	1967-69	200	FERRARI ITALIA			
SS/80	981	1923-40	45.000	MITO	125	1990-98	1.500	GT/ELITE/SS	203	1959-68	3.000	TL	123	1953-57	1.000
SS/100	995	1924-40	60.000	CCM GRAN BRETAGNA				125 TS/SPORT	123	1957-65	1.800	SL	155	1953-57	1.000
BSA GRAN BRETAGNA				CR 500 BSA	498	1972-75	5.000	ELITE	203	1958-63	2.500	SP	173	1953-57	1.000
B24	348	1937-40	2.300	CR 580	580	1973-75	4.000	175 T/SPORT	173	1956-64	2.000	FRERA ITALIA			
B25	348	1937-40	2.300	CECCATO ITALIA				SPORT	85	1959-61	800	250	248	1931-36	2.500
B26	348	1938-40	2.300	ROMEO	45	1951-57	500	BRIO 50	48	1964-65	500	350	348	1931-36	3.000
M19	348	1937-38	2.300	SPORT 75	73	1952-54	2.500	BRIO 100	94	1965-66	500	500	494	1931-36	4.500
M20 MILITARE	499	1941-49	3.000	SPORT 125	123	1954-56	2.000	AUREA	123	1961-66	1.000	G.D. ITALIA			
M20	499	1946-49	3.000	SPORT 100	98	1954-56	2.000	SETTER	80	1962-68	500	175	173	1930-35	2.500
M20	499	1950-55	2.500	GT 100	98	1954-56	2.000	MOUNTANEER	90	1964-68	750	250	248	1930-35	2.500
M22	499	1937-40	3.000	GT 125	123	1954-56	2.000	DIANA	249	1962-68	2.500	250	248	1930-35	2.500
M23	499	1937-40	3.000	CM ITALIA				MONZA	160	1964-67	2.000	350	347	1930-35	2.500
M24	499	1938-40	3.000	125	123	1949-55	1.500	250 (MARK II)	249	1962-67	3.500	GANNA ITALIA			
B31	348	1945-49	4.000	250 SS	247	1949-53	3.000	250 MARK 3	249	1968-75	2.500	125 SPORT	123	1954-56	750
B31	348	1950-59	4.500	160-12 ORE	155	1950-53	4.000	250 SCRAMBLER	249	1968-75	2.500	175 SPORT	173	1954-56	750
C10/11 MILITARE	249	1946-49	2.000	COMET ITALIA				350 SCRAMBLER	340	1969-75	4.000	GARELLI ITALIA			
B30 MILITARE	348	1946-49	2.000	TURISMO/SPORT	173	1952-57	1.500	350 MARK 3	340	1969-75	4.000	315	349	1931-34	3.500
B34	499	1946-49	8.500	SPORT	247	1954-57	2.000	450 SCRAMBLER	436	1970-75	4.500	316	349	1931-35	3.500
B34	499	1950-57	8.000	CZ REPUBBLICA CECA				450 MARK 3	436	1970-75	2.700	327	349	1932-37	3.500
M33	499	1950-57	5.000	125 SPORT	123	1971-78	500	250 DESMO	249	1971-75	3.500	328	349	1932-37	3.500
B33	499	1946-49	7.000	175 SPORT	172	1971-79	500	350 DESMO	340	1971-75	4.500	33L	349	1933-38	3.500
B33	499	1950-60	4.000	90	90	1936	3.000	450 DESMO	436	1971-74	5.000	MOSQUITO A	38	1946-52	800
B32	348	1945-49	3.500	175	172	1936	3.000	125 REGOLARITÀ	124	1976-77	1.000	MOSQUITO B	48	1953-60	600
B32	348	1950-57	4.000	250</											

KATIA	49	1971-91	600	50 CR	48	1971-74	3.000	CB 350 FOUR	347	1972-75	3.500	LAMBRETTA 150 DL	148	1969-71	1.500				
OCIONE	49	1976-91	750	125 SCRAMBLER	123	1973-78	1.500	CB 360/CL 360	355	1973-76	1.300	LAMBRETTA 200 X SPEDAL	198	1966-69	1.500				
GEROSA ITALIA																			
125 T	123	1954-56	800	125 CRUISER	123	1978-80	1.500	CB 500 TWIN	499	1973-76	2.000	LAMBRETTA 200 TV	198	1962-65	2.000				
160 T	155	1954-56	800	125 RG	123	1971-79	3.000	CB 400 FOUR SUPER SPORT	394	1974-78	3.000	LAMBRETTA 200 DL	198	1969-71	1.800				
175 GS	173	1954-56	800	125 CR	123	1971-75	3.000	CB 550 FOUR	539	1975-78	3.000	LAMBRETTA JUNIOR 50 SPECIAL	49	1964-71	1.000				
GILERA ITALIA																			
T	499	1920-24	16.000	250 RG	248	1976-79	2.500	GL 1000 GOLD WING	999	1975-79	7.000	LAMBRETTA JUNIOR 125	122	1965-69	1.000				
S 500	499	1923-28	16.000	250 CR	248	1976-79	2.500	CB 650	647	1978-80	2.500	LUI 50 C/CL	49	1968-69	1.000				
S 350	348	1925-28	16.000	250 CAMPAGNOLA	248	1978-80	1.200	CBXZ/A (6 CILINDRI)	1047	1978-80	7.000	LUI 75 S/SL	74	1968-69	1.200				
GRAN SPORT 350	348	1929-30	15.000	250 G81	248	1980-81	2.500	CBX/B/C (6 CILINDRI PRO-LINK)	1046	1980-83	4.500	LAMBRETTA 48	48	1955-61	750				
GRAN SPORT 500	499	1930-31	15.000	500 G81	498	1980-81	2.800	CB 250 N	250	1978-83	800	LAMBRETTINO	48	1967-71	400				
L 350 (CARTER STRETTO)	348	1930-36	10.000	GUAZZONI ITALIA															
L 500 (CARTER STRETTO)	499	1930-36	10.000	MENEGHINA 150	145	1954-57	1.500	CB 400 N	395	1978-83	1.000	ISO ITALIA							
SEI GIORNI	499	1931-34	15.000	MENEGHINA 175	175	1954-57	1.500	CX 500	497	1978-84	2.500	RURETTO	65	1948-49	800				
LE	499	1935-40	9.000	MATTA	50	1965-72	1.700	CX 500 TURBO	497	1981-82	4.000	ISOSCOOTER	123	1949-56	1.000				
VT	499	1935-41	16.000	50 MATA CROSS	49	1967-75	1.500	CX 650 TURBO	673	1983-84	3.500	ISOMOTO	123	1950-54	1.000				
VTE	499	1935-41	16.000	125 RM	123	1972-77	2.000	CB 750 F	748	1980-85	1.500	ISOSPORT	123	1953-57	1.200				
L 250	247	1937-40	8.000	125 CR KING	123	1976-77	2.000	CB 1100 R	901	1979-83	2.500	125 GT/GTD	123	1954-59	1.000				
VTGSE	499	1939-40	17.000	HARLEY-DAVIDSON STATI UNITI															
MARTE	498	1941-46	10.000	E	987	1912-14	13.000	CBR 1000 F	998	1987-90	3.500	125 E/C	123	1955-60	900				
NETTUNO	247	1946-54	5.500	FJ 1000	987	1914-22	13.000	CBR 1000 F	998	1990-98	3.000	150	148	1956-60	1.000				
SATURNO	498	1946-59	10.000	SPORT	598	1917-22	6.000	CBR 1000 F	998	1990-98	3.000	200/250	198-236	1952-56	1.800				
SATURNO SPORT	498	1946-59	12.000	C/D	598	1920-23	6.000	CBR 1000 F	998	1990-98	3.000	150 F (DNA)	150	1958-62	1.200				
SATURNO CROSS	498	1963-56	10.000	S	598	1920-23	4.700	XL 250 S	248	1978-81	1.000	175 AT	175	1956-59	1.200				
NETTUNO SPORT	247	1950-54	6.500	FJ 1200	1207	1922-29	12.000	XL 500 S/R	497	1979-82	2.000	ITALJET ITALIA							
125 TURISMO	123	1950-52	1.800	A/B	345	1923-34	5.000	VF 400-F	399	1982-86	2.000	GRIFON 500	498	1965-67	3.000				
150 TURISMO	153	1952-60	1.800	D	743	1925-29	6.000	VF 500-F	497	1984-87	2.200	GRIFON 650	648	1967-71	4.000				
125 SPORT	123	1951-52	2.000	C	498	1930-35	5.100	VF 1000-R	998	1985-89	3.500	BUCCANEER	125	1973-78	1.000				
150 SPORT	153	1952-60	2.000	VVL	1207	1930-34	12.000	VTR 1000-F	998	1987-98	2.500	MUSTANG	49	1965-73	1.200				
175 SPORT	172	1956-60	2.000	VLD SPORT	1240	1934-36	12.000	NSR 400	387	1985-86	2.500	MUSTANG TRIAL	49	1966-73	1.000				
175 SUPER SPORT	172	1956-60	2.200	R/RL	743	1932-36	7.000	XR 650/750 AFRICA TWIN	647-742	1987-97	1.500	SOMITAR	49	1973-76	1.000				
300/300 EXTRA (BICILINDRICA)	305	1953-70	3.000	RDL SPORT	743	1934-36	8.000	HORNET 600	599	1997-98	2.000	250 TRIAL	237	1980-84	1.500				
98 GIUBILEO	98	1959-69	1.800	V/LH	1358	1935-38	11.000	CBR 1100 XX	1062	1997-98	2.500	350 TRIAL	326	1980-84	1.800				
98 GIUBILEO SS	98	1964-71	1.500	WLD SPORT	743	1937-42	8.000	CBR 900 RR	901	1992-98	2.500	350 SCOTT	322	1983-84	1.500				
124 GIUBILEO	123	1961-65	1.500	UJUL	1240	1936-47	12.000	HOREX GERMANIA											
124 GIUBILEO SEI GIORNI	123	1961-69	1.800	WL/WLA (CIVILE/MILITARE)	743	1937-45	13.000	REGINA 350	342	1951-56	3.000	ITOM ITALIA							
150 GIUBILEO	158	1962-69	1.500	E/EL	987	1937-49	10.000	REGINA 400	399	1954-56	3.200	ASTOR	48	1953-60	1.000				
175 GIUBILEO SPORT	172	1960-66	1.800	U/LH	1358	1938-42	12.000	HUSQVARNA SVEZIA											
202 GIUBILEO SPORT	202	1966-69	2.000	F/FL	1240	1941-47	12.000	WR 250	244	1971-76	2.000	IDEAL	48	1953-61	200				
98 GIUBILEO REGOLARITÀ	98	1960-69	1.800	HYDRAGLIDE	1207	1949-58	12.000	WR 350	345	1971-76	3.000	ESPERIA	48	1953-61	250				
98 GIUBILEO COUNTRY	98	1965-69	1.500	K	748	1952-54	6.000	CR 250	244	1971-76	2.000	ALBA	48	1954-60	200				
124 GIUBILEO REGOLARITÀ	123	1966-69	2.000	KH/KHK	883	1954-56	6.000	CR 350	345	1971-76	3.000	UNIM	48	1954-60	250				
124 4V	123	1965-69	1.000	XL/XLC	883	1957-59	7.000	CR 500	244	1971-76	3.000	TOURIST	48	1954-60	300				
124 4V FLORISTRADA	123	1966-72	500	KLH/XLCH	883	1958-69	8.000	CR 350	345	1971-76	3.000	ASTOR SUPER SPORT	49	1958-73	1.500				
124 5V/5V LUSO/SV/SPECIAL	123	1966-71	2.000	D/DO GLIDE	1207	1959-65	12.000	I.M.N. ITALIA											
125 ARCORE	123	1972-79	1.000	ELECTRA GLIDE	1207	1966-70	13.000	PAPERINO/SUPERAPERINO	48	1952-58	750	JAMES GRAN BRETAGNA							
150 ARCORE	153	1972-79	1.200	ELECTRA GLIDE	1207	1970-79	10.000	JAWA REPUBBLICA CECA											
124 REGOLARITÀ CASA	123	1966-73	3.000	XLH/XLCH	998	1973-79	7.500	SCOUT	596	1920-28	12.000	250	248	1950-68	600				
175 REGOLARITÀ COMPETIZIONE	172	1968-73	4.000	XL CR CAFE RACER	998	1977-78	11.000	SCOUT 100	997	1922-28	16.000	350	344	1950-68	800				
50 4V/SUPER SV	49	1971-75	800	LOW RIDER	1207	1977-79	6.000	SCOUT 100 800	796	1928-31	10.000	250 CALIFORNIAN	249	1968-74	500				
50 TRIAL SV	49	1971-74	1.000	FAT BOY	1207	1978-79	8.000	CHEF 1000	997	1922-28	16.000	350 CALIFORNIAN	343	1968-74	700				
50 5V ENDURO	49	1974-76	1.300	STURGIS	1340	1981-82	8.000	SCOUT 100 750	744	1928-31	14.000	350 TIPO 634	343	1974-83	500				
50 CR COMPETIZIONE	49	1973-74	2.500	XR	998	1983-85	8.000	SCOUT 100 750	744	1932-37	12.000	RG 250	248	1968-79	5.000				
50 BV COMPETIZIONE	49	1973-75	2.800	SPORTSTER	883	1984-98	5.000	SPORT SCOUT 750	744	1934-42	14.000	RG 350	344	1968-79	6.000				
650 80	48-76	1962-68	800	HERCULES GERMANIA															
200 T4 S	198	1977-85	400	K 50 S	49	1966-69	3.000	CHEF 1200	1206	1928-48	15.000	KAWASAKI GIAPPONE							
50 CBL	49	1975-84	500	K 50 S	49	1970-72	2.500	HARROW	247	1950-51	3.500	500 MACH III-HI (TAMBUR)	499	1969-70	9.000				
125 TGL	124	1977-82	600	K 50 GS	49	1966-69	5.200	SCOUT	497	1950-51	4.500	500 MACH III-HIA (TAMBUR)	499	1971-72	7.000				
125 GR1	124	1977-83	600	K 100 S/125 S	98-122	1966-69	3.000	WARRIOR	596	1950-53	4.000	750 MACH N/H2	748	1971-72	9.000				
RV 125	124	1982-85	1.000	K 100 S/125 S	98-122	1970-72	2.500	CHEF IV	1307	1950-53	13.000	350 S2	338	1971-73	3.000				
125 RX ARIZONA	124	1983-86	1.000	K 100 GS/125 GS	98-122	1966-69	5.000	FOUR	1247	1927-42	20.000	250 S1/WH 250	247	1971-75	2.000				
125 RC RALLY	124	1987-89	1.000	K 100 GS/125 GS	98-122	1970-72	4.000	INNOCENTI ITALIA											
CX 125	124	1991-92	1.500	WANKEL 2000	288	1974-79	2.500	LAMBRETTA 125 M (A)	123	1947-48	4.500	500 MACH III-HUB (DISCO)	499	1972-73	5.000				
KZ/KK 125	124	1986-89	1.000	HONDA GIAPPONE															
50 TRIAL GR2	49	1978-83	1.300	CB 125 BICILINDRICA	123	1968-71	1.500	LAMBRETTA 125 B	123	1948-50	3.000	900 ZI (TESTA NERA)	903	1972-73	8.000				
RV NGR 250	249	1985-87	1.000	CB 125 ITALIA	124	1976-81	1.000	LAMBRETTA 125 C	124	1950-51	2.000	750 MACH N/H2A	748	1973-74	8.000				
DAKOTA	349-492	1985-88	1.300	CB 350	347	1968-75	2.500	LAMBRETTA 125 D/LD	124	1951-55	1.500	750 MACH N/H2B	748	1974-75	4.000				
SATURNO	492	1988-90	5.000	CB 450 "BLACK BOMBER"	444	1965-68	5.000	LAMBRETTA 125 E	123	1953-54	1.200	Z750	748	1973-77	1.500				
MX-1	124	1988-90	1.000	CB 450 "CONVERSION D"	444	1968	7.500	LAMBRETTA 125 F	123	1954-55	1.000	500 MACH III-HI-E	499	1973-75	3.000				
SP-01/02	124	1989-90	1.300	CB 450 KL	444	1968-69	3.500	LAMBRETTA 150 D/LD	148	1954-57	1.500	900 ZI/A	903	1974-75	6.000				
GFR 125	124	1992-95	1.300	CB 450 K2/N6	444	1969-73	2.500	LAMBRETTA 125 F	123	1954-55	1.000	900 ZI/B	903	1975-76	5.000				
600 RC	558	1989-92	1.500	CB 250	247	1968-76	2.500	LAMBRETTA 150 D/LD-Z	147	1956-58	1.000	ZI-R	998	1978-80	4.000				
NORDWEST 350	349	1991-93	1.200	CL 250	247	1968-76	5.000	LAMBRETTA 175 TV	170	1957-58	3.000	400 MACH II-S3	398	1973-76	2.500				
NORDWEST 600	558	1991-93	1.500	CL 350	347	1969-73	5.000	LAMBRETTA 150 LI	148	1958-59	1.200	KH 400	398	1976-79	2.000				
GITAN ITALIA																			
JOLIGI	48	1960-64	300	CL 450	444	1970-72	6.500	LAMBRETTA 175 TV II	175	1959-61	2.000	KH 500	499	1974-75	2.500				
LIBECCIO	125	1954-56	1.000	CB 750	736	1969-70	9.000	LAMBRETTA 125 LI	123	1958-59	1.200	K2/2 400	398	1975-81	700				
GRILLO	48	1960-64	200	CB 500 FOUR	499	1971-75	4.500	LAMBRETTA 125 LI II	123	1959-61	1.200	2850	648	1976-82	2.000				
TURBINE	160	1954-56	1.500	CB 500 FOUR K	499	1979-81	3.000	LAMBRETTA 125 LI III	123	1961-67	1.200	Z900	903	1976-77	4.000				
TURBINE SPORT	175	1954-56	1.500	CB 750 FOUR KL	736	1971-72													

60S	60	1960-69	1.500
98TS	98	1965-60	3.000
DELFINO	160	1952-56	2.000
DAINA	49	1967-69	500

MOTOSACOCHE SVIZZERA

350 T	347	1930-34	2.000
500 T	497	1930-34	2.600
500 JUBILÉE	497	1931-37	3.500
GT 850	864	1932-37	3.500
GT 1000	987	1930-33	4.000

MV AGUSTA ITALIA

100	98	1946-49	2.500
250	247	1947-50	4.000
125	123	1948-49	3.000
A	123	1949-50	1.500
B	123	1949-50	1.500
CSL/DSL	123	1950-52	1.000
CGT125	125	1950-52	1.000
CGT150	150	1951-52	1.000
125 SPORT	123	1950-54	2.000
125 SPORT	123	1975-80	1.500
125 GT/GTL	123	1964-69	2.000
125 GT/GTL-S	123	1966-73	1.000
150 TURISMO	145	1950-54	2.000
0-61 OUNIQUE 0-52/0-53	123	1961-53	1.000
GERMANO	48	1964-68	500
LIBERTY TURISMO	48	1963-69	500
LIBERTY SPORT	48	1963-69	1.000
PULLMAN	123	1963-56	1.500
175 CTS	175	1963-59	1.500
175 CSTEL	175	1968-59	1.800
175 CS DISCOVOLANTE	175	1963-56	6.000
175 SPORT	175	1963-59	2.000
175 CSS SQUALO	175	1965-59	7.000
175 TURISMO	175	1963-59	1.200
125 TURISMO	123	1950-58	1.000
125 REGOLARITÀ	123	1965-70	1.300
RAID 250	247	1956-61	2.500
CHECCA 85	83	1967-64	700
CENTOMILA	123	1969-63	2.000
160 SPORT	156	1959-64	1.200
160 SPORT	156	1970-73	1.200
250 B	247	1959-64	2.500
CHICCO	156	1960-64	1.000
TEVERE	247	1960-65	2.000
RAID 300	293	1960-66	1.800
ARNO	156	1964-66	1.500
CHECCA 100	99	1965-68	700
CHECCA 125	123	1965-68	800
800 4 C	582	1965-69	25.000
AMERICA	156	1966-68	1.500
250 SCRAMBLER	247	1966-71	2.000
750 GT	743	1970-72	20.000
160 GT	156	1970-73	1.000
350 GT	349	1970-74	2.000
750 SPORT (TAMBUR)	743	1970-73	40.000
350 SCRAMBLER	349	1970-74	3.000
750 SPORT (DISCO)	743	1974-75	38.000
350 SPORT	349	1970-74	2.500
350 SPORT (POTESI)	349	1975-79	2.500
800 AMERICA	790	1976-77	28.000
850 MONZA	837	1977-78	28.000

MÜNCH GERMANIA

TTS	1177	1969-73	15.000
-----	------	---------	--------

NORTON GRAN BRETAGNA

16H MILITARE	490	1940-45	5.500
M18	490	1945-49	5.000
16H	498	1949-54	4.000
ES/S	498	1947-49	7.000
ES/2	490	1949-63	5.000
500 T	497	1949-54	5.000
500 T	497	1949-54	5.000
88 DOMINATOR	497	1952-63	6.000
19S	596	1955-58	4.000
99 DOMINATOR	596	1956-62	6.000
50	349	1956-63	2.500
JUBILEE	249	1959-66	2.000
650 SS	646	1963-68	7.000
NAVIGATOR	349	1961-65	3.000
ATLAS	745	1962-68	7.500
ELECTA	383	1963-65	4.000
COMMANDO 750 FASTBACK	745	1968-73	9.000
650 MERCURY	646	1969-70	6.000

COMMANDO 750 S	745	1969-70	7.000
S/SS (SCRAMBLER)	745	1970-72	8.500
COMMANDO 750 ROADSTER	745	1970-74	8.500
COMMANDO 750 P.R.	745	1971-73	18.000
COMMANDO 750 HI-RIDER	745	1971-74	5.000
COMMANDO 750 INTERSTATE	745	1972-74	8.000
COMMANDO 850 HI-RIDER	828	1973-75	5.000
COMMANDO 850 ROADSTER	828	1973-77	8.000
COMMANDO 850 INTERSTATE	828	1973-77	7.000
COMMANDO 850 JOHN PLAYER	828	1975-76	8.000
CLASSIC	588	1987	8.000
COMMANDER	588	1988-92	9.000
F1	588	1990-94	12.000

NSU GERMANIA

ROX 100	98	1950-54	1.000
LUX	198	1951-53	2.000
ROX 125	123	1951-54	1.500
SUPERLUX	198	1954-57	2.500
MAX SPEZIAL	247	1954-55	3.000
SUPERFOX	123	1955-58	1.800
SUPERMAX	247	1956-63	4.000
PRISMA	148	1953-56	1.000
PRIMA 3 STELLE	148	1956-60	1.000
PRIMA 5 STELLE	148	1958-61	1.500

OMC ITALIA

CAB	48	1954-56	350
-----	----	---------	-----

OSSA SPAGNA

PHANTOM 125	123	1973-74	1.500
ENDURO 250	244	1967-73	2.500
TRIAL 250	244	1967-70	2.500
CROSS 250	244	1971-73	2.000
PHANTOM 250	250	1973-74	1.500
EXPLORER 250	244	1971-76	1.800
EXPLORER 350	348	1976-81	1.500
MAR 250	244	1971-76	2.500
MAR 350	348	1975-77	2.000

PALMIERI GULINELLI ITALIA

GUZZO	147	1957-65	1.000
-------	-----	---------	-------

PARILLA ITALIA

250 MONDALBERO	247	1947-52	15.000
98 (2T)	98	1949-50	1.000
BOXER	247	1952-55	1.800
LEVRIERE 125	123	1952-59	1.800
LEVRIERE 150	150	1952-59	2.000
ROX	174	1953-56	2.300
SETTER	248	1953-54	1.800
VELTRO	348	1953-62	3.000
BRACCO 2T	147	1953-55	2.000
BRACCO 4T	174	1954-55	2.500
175 TS	174	1954-55	2.500
98 FALINO (4T)	98	1955-56	1.500
125 REGOLARITÀ	124	1957-66	5.200
175 SPORT	174	1956-57	3.000
SLUGH14T	98	1958-63	1.500
SLUGH12T	115	1958-63	1.500
175 SPECIAL	174	1958-63	2.500
175 CR	174	1958-63	5.000
OLIMPIA 2T	115	1959-66	2.000
OLIMPIA 4T	98	1959-63	2.000
250 CR WILDCAT	249	1961-63	6.000

PERIPOLI ITALIA

GULIETTA	48	1957-72	500
----------	----	---------	-----

PERUGINA ITALIA

150	148	1954-57	1.000
125	123	1954-58	1.000

PIAGGIO ITALIA

VESPA 98	98	1946	10.000
VESPA 98 II SERIE	98	1946	7.000
VESPA 98 III/IV SERIE	98	1947	6.500
VESPA 125 BACCHETTA	124	1948-50	5.000
VESPA 125 CAVI	124	1951-52	5.000
VESPA 125 COFANO CHIUSO	123	1953-57	4.500
VESPA SPORT	124	1950-51	7.000
VESPA SPORT	124	1953	6.000
VESPA 125 SEI GIORNI	124	1951-52	9.000
VESPA 125 U	124	1953-54	6.000
VESPA 150 "STRUZZO"	145	1954-57	4.500
VESPA 150 (MANUBRIO FUSO)	145	1957-58	3.500
VESPA 150 GS CAVI INTERNI	145	1956-61	4.000
VESPA 150 GS CAVI ESTERNI	145	1955-56	4.500

VESPA 125 (NUOVA SCOCCA)	123	1958-59	2.500
VESPA 125 (MIX 2%)	123	1960-66	2.000
VESPA 150 (MIX 2%)	145	1959-67	2.000
VESPA 150 GL	145	1963-65	3.000
VESPA 160 GS	158	1962-64	4.000
VESPA 90	88	1963-67	1.500
VESPA 90 SUPER SPRINT	88	1965-71	6.500
VESPA 90 N/SL	49	1963-76	1.500
VESPA 90 R/SPECIAL/ELESTART	49	1969-76	1.000
VESPA 180 SUPER SPORT	18L	1965-68	4.000
VESPA 90 SUPER SPRINT	49	1965-71	2.200
VESPA 150 SUPER	145	1965-76	1.500
VESPA 150 SPRINT/SPRINT VELOCE	145	1965-76	1.300
VESPA 125 SUPER	123	1965-69	1.500
VESPA 125 GT/GTR	123	1966-76	1.500
VESPA 90 SS/RACER	98	1966-74	2.500
VESPA 180 RALLY	180	1968-73	3.000
VESPA 125 "NUOVA"	121	1965-67	1.500
VESPA 125 PRIMAVERA	121	1967-77	2.000
VESPA 200 RALLY	198	1972-76	3.000
VESPA 125 TS	123	1975-76	1.500
VESPA 125 PRIMAVERA ET3	121	1976-83	2.500
VESPA P 125 X (SENZA FRECCIE)	123	1977-78	1.200
VESPA P 125 X (CON FRECCIE)	123	1978-81	1.000
VESPA PK125 T5	123	1985-93	2.000
VESPA P 150 X (CON FRECCIE)	149	1978-81	1.300
VESPA P 200 E (SENZA FRECCIE)	198	1977-78	1.800
VESPA P 200 E (CON FRECCIE)	198	1978-81	1.500
CAO	49	1967-79	900
CAO P/PK	49	1979-02	600
BOXER	49	1970-79	600
BRAVO	49	1973-85	500
SI	49	1978-85	500

PIROTTA ITALIA

PIE VELOCE	48	1948-52	500
------------	----	---------	-----

PUCH AUSTRIA

MC125 5M	123	1972-73	3.500
MC175 5M	171	1972-73	4.000
MC125 6M	123	1970	4.000
MC125 6M	123	1971	3.500
MC175 6M	171	1970	4.000
MC175 6M	171	1971	4.000
FRIGERIO GS 90 IS 6M	49	1974	3.500
FRIGERIO GS 90 6M	49	1976	3.000
FRIGERIO GS 75 6M	73	1976-77	2.500
FRIGERIO GS 75 6M	73	1978-79	2.200
FRIGERIO GS 90 6M	79	1980-81	2.200
FRIGERIO GS 125 ROTAX F1	123	1976-77	2.500
FRIGERIO GS 125 ROTAX F2/F3	123	1978-82	2.200
FRIGERIO GS 175 ROTAX F1	171	1976-77	2.200
FRIGERIO GS 175 ROTAX F2/F3	171	1978-82	2.000

ROND ITALIA

CR/RG 50	49	1972-73	3.000
CR/RG 50	49	1973-74	2.700
CR/RG 50	49	1975-76	2.300
CR 100	98	1972-73	2.800
CR 100	98	1973-74	2.600
CR 100	98	1975-76	2.400
CR/RG 125	123	1972-73	2.500
CR/RG 125	123	1973-74	2.300

ROYAL ENFIELD GRAN BRETAGNA

BULLET	346	1930-37	2.500
BULLET	346	1953-62	2.000
BULLET	499	1930-37	3.500
BULLET	499	1954-61	3.000
METEOR	693	1953-60	4.000
PRINCE	145	1954-60	1.000
TWIN	499	1954-61	3.000
ENSIGN	145	1954-61	1.000
CLIPPER	248	1954-59	1.000
CRUSADER	248	1956-61	1.000
CLIPPER	346	1956-62	1.200
CONSTELLATION	693	1958-64	4.500
METEOR	499	1958-65	4.000
INTERCEPTOR	736	1963-66	6.000

RUDGE GRAN BRETAGNA

STANDARD	348	1930-34	5.000
SPORT	493	1930-32	5.000
SPECIAL	493	1930-39	7.000

RUMI ITALIA

TURISMO	124	1950-56	3.000
SPORT (MONOCARBURATORE)	124	1950-58	3.500

DIANA	124	1955-58	3.000
GRANTURISMO (GT)	196	1953-56	10.000
REGOLARITÀ	124	1952-60	6.000
SCDIATTOLO	124	1951-57	2.000
SPORT (BICARBURATORE)	124	1953-56	8.500
FORMICINO	124	1954-60	6.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GS 500 E	487	1990-98	1.300	TR 25	249	1967-71	1.500	TIGRESS 175	173	1958-65	1.000	TX 750	744	1972-77	2.000
GSF 400 BANDIT	399	1989-95	1.600	TI20 BONNEVILLE	649	1959-62	9.000	TIGRESS 250	249	1958-65	1.800	X5 400	392	1978-82	600
GSF 600 BANDIT	599	1990-98	1.800	TI20 BONNEVILLE	649	1963-70	8.000	TRIDENT 750	748	1992-98	3.500	X5 500 (EIGHT VALVE)	499	1978-82	1.500
DR 500 S	498	1982-84	1.500	TI20R BONNEVILLE	649	1971-75	5.000	TRIDENT 900	885	1991-98	3.500	X5 750 (3 CILINDRI)	747	1976-79	1.300
DR 600	590	1984-90	1.500	T 100	490	1961-74	3.400	SPRINT 900	885	1993-97	3.500	X5 1100 (4 CILINDRI)	1102	1978-82	2.000
SWM ITALIA				TR5 MX	490	1973-74	4.000	DAYTONA 900	885	1993-96	2.800	XT 500	499	1976-81	2.500
SIX DAYS	123	1971	4.000	TR6 TROPHY	649	1956-69	5.500	DAYTONA 1000	998	1992	3.000	XJ 650 TURBO	653	1982-84	2.000
SIX DAYS	123	1973-75	3.000	TR6 TROPHY	649	1969-73	5.000	SPEED TRIPLE	885	1994-96	3.500	SR 900	499	1976-81	1.500
50 SILVER VASE	49	1976-78	2.800	T 150 TRIDENT	740	1969-70	8.500	VELOCETTE GRAN BRETAGNA				FZ 750	749	1985-90	2.000
100 SILVER VASE	97	1976-78	2.800	T 150 TRIDENT	740	1971-74	8.000	M	248	1938-40	2.700	V-MAX 1200	1196	1985-96	2.500
125 SILVER VASE 6V	123	1976-78	2.800	TR 7 TIGER	744	1973-79	4.500	KSS	349	1938-41	7.000	XJ 600 S	599	1984-90	1.500
125 SILVER VASE 7V	123	1976-78	2.400	TIGER	744	1979-83	4.000	MSS	499	1938-51	7.500	XJ 900	853	1983-90	1.800
175 SIX DAYS 6V	173	1974-76	2.800	TI40 VIE BONNEVILLE	744	1973-80	6.000	LE	149	1950-54	1.500	FZR 1000 GENESIS	989	1987-90	2.200
175 SIX DAYS 7V	173	1976	2.400	TI40 BONNEVILLE SPECIAL	744	1979-80	6.500	VIPER	349	1950-54	3.500	FZR EX-UP 1000	989	1990-95	2.400
250 SILVER VASE	247	1976-78	2.500	TI40 BONNEVILLE ELECTRO	744	1980-83	6.000	VENDM	499	1950-54	6.500	FJ1100	1097	1983-86	2.000
255 SILVER VASE	255	1976-78	2.800	BONNEVILLE EXECUTIVE	744	1980-82	6.000	MAC	349	1936-38	3.500	FJ1200	1188	1986-90	2.500
320 GLANACO	277	1978-80	2.000	BONNEVILLE ROYAL WEDDING	744	1981	7.000	MAC	349	1952-55	3.500	XJR 1200	1188	1994-98	2.500
125 RS/GS	124	1977-79	2.200	BONNEVILLE (LES HARRIS)	744	1985-88	4.000	VALIANT	192	1956-60	2.000	FZR 600 R	599	1995-98	2.000
175 RS/GS	173	1977-78	2.200	T 160 TRIDENT	740	1975-76	7.000	VIBERTI ITALIA				YZF 600 R	599	1995-98	1.800
250 RS/GS	247	1977-79	2.500	SPEED TWIN	497	1948-57	5.500	VV/VV SCOOTER	48	1948-53	500	YZF-R1	998	1997-98	3.000
TAURUS ITALIA				SPEED TWIN	497	1958-66	5.000	VINCENT GRAN BRETAGNA				TOR 250	250	1988-98	1.200
175	173	1933-36	1.500	TIGER T90	349	1963-69	3.000	COMET	489	1934-54	8.500	TDM 850	849	1990-98	1.500
250	248	1936-42	2.500	TIGER T100	497	1949-69	4.500	RAPIDE/A/B/C/D	998	1936-55	24.000	GTS 1000	1003	1993-98	2.500
350	348	1938-42	2.500	TIGER T110	649	1954-61	8.000	METEOR/A/B	499	1934-50	6.500	ZÜNDAPP GERMANIA			
500	498	1938-42	3.000	T100 TROPHY	497	1967-69	4.500	BLACK SHADOW/B/C/D	998	1948-55	32.000	DB 200	198	1938-45	4.000
TRIUMPH GRAN BRETAGNA				T100 TROPHY	490	1969-72	3.500	METEOR/C	499	1950-51	6.000	K 800	799	1933-38	9.500
35/H	343	1937-39	4.500	T100 DAYTONA	497	1967-69	4.500	BLACK PRINCE	998	1955-56	27.000	DS	348	1936-40	4.000
55/H	497	1937-39	5.000	500 DAYTONA	497	1969-75	5.000	BLACK KNIGHT	998	1955-56	27.000	DB 250	246	1938-45	4.000
T80 TIGER	343	1936-40	6.000	THUNDERBIRD	649	1960-54	8.000	YAMAHA GIAPPONE				DB 250	246	1953-56	1.500
T80 TIGER	497	1936-38	7.000	THUNDERBIRD	649	1955-62	7.500	R3/R5 350 (TAMBURO)	347	1970-73	2.500	KS 500	496	1938-45	8.500
T100 TIGER	497	1938-39	12.000	THUNDERBIRD	649	1963-66	7.000	RD 350	347	1973-76	2.500	KS 500 MILITARE	496	1938-45	8.000
65/H	594	1937-39	6.000	THUNDERBIRD	649	1981-83	4.500	RD 350 (LIQUID COOLED)	347	1980-94	2.000	KS 750 MILITARE	745	1941-48	14.000
67/H	649	1934-37	7.500	THUNDERBIRD	649	1981-83	4.500	RD 500 (LIQUID COOLED)	499	1984-87	3.500	KS 600	577	1950-57	4.000
3T	349	1946-49	5.000	TI40 VSI LIVER JUBILEE	744	1977	6.000	XSL 650 (TAMBURO)	653	1969-72	2.000	SCRAMBLER 100	98	1966-70	4.500
3TA	349	1957-66	3.000	750 TSS	744	1982-83	5.000	XSL 650 (DISCO)	653	1972-73	1.800	GS 100	98	1970-71	3.500
TR 5 TROPHY	497	1949-54	5.000	750 TSX	744	1982-83	5.000	XS1 650 (LIQUID COOLED)	653	1973-79	1.000	GS 125	123	1970-73	4.000
ST SPEED TWIN	497	1937-39	11.000	X75 HURRICANE	740	1973	7.000	XS2 650 (DISCO)	653	1973-79	1.000	GS 125	123	1973-77	3.000
T20 TIGER DJB	199	1960-67	2.500	TR 5 TIGER	649	1971-73	5.000	XS3 650 (NUOVA LINEA)	653	1973-79	1.800	MC 125	123	1971-76	3.000
TR 20	199	1962-70	2.500	TIGER TRIAL	744	1980-82	3.500	RD 400	399	1975-77	2.000	KS 125/175	123-163	1970-84	1.500
				TINA	100	1962-65	500	TX 300 (EIGHT VALVE)	499	1973-77	1.500	BELLA 150	149	1953-60	1.200
				TI0	100	1965-70	500					BELLA 200	198	1953-60	1.500

SLS BLACK SERIES vs STIG DUELLO ALL'ULTIMA STACCATA!
Top Gear BBC
 PERIODICO MENSILE GIUGNO 2013 EURO 3,50
IL DIVERTIMENTO NON È FINITO! VAI CON LA
208 GTi
 A TUTTA MANETTA NEGLI USA
 CON LINSTON BANDE 5 DA 157 CV
 E LA BAC MONO DA 280 CV
 DALLI DENTRO COL FRENO A MANO E... FALLA FUMARE!
TG
 Con noi alla Top Gear TV su Sky

Il Paradiso dei motori ogni mese su **Top Gear**

SLS Black Series
 Con Stig sulla Mercedes
 'Più-Più' di sempre

Peugeot 208 GTi
 200 cv, 230 Km/h e 0-100 in 6"8
 di puro divertimento

Fiat 500 V12
 Trapianto folle.
 I 580 cv della Murcy su una 500!

In edicola a € 3,50

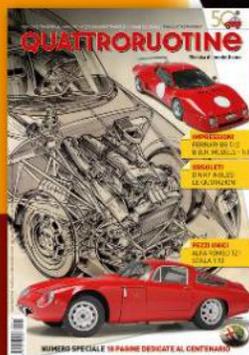
LA TUA GRANDE PASSIONE IN MINIATURA

🛞 **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 €

APPROFITTARE, 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>

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				
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1939-50	8.000	642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000	180 NC/NT	13798	1974-76	2.000				
800	8725	1940-50	10.000	642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500				
450/455	6330	1950-59	6.000	642N6S/N6SR	7298	1959-63	3.500	170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800				
900/950	8725	1950-58	9.500	642T6S	7298	1959-63	4.200	190.35	17174	1980-84	1.500				
MILLE	11050	1958-65	3.000	639 N2/N3 (CMLE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800				
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800				
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.26	13798	1980-84	2.500				
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500				
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N2	10676	1956-61	3.500	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000				
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000				
ASTRA ITALIA															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682N3	11548	1962-84	2.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1990-92	5.000				
BM25	1950-17174	1972-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	300 PC	13298	1975-80	1.300				
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	C4Q/C50	4678	1939-60	2.000	190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800				
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1958-68	1.500	682N4	11548	1970-84	2.000	330.26	17174	1980-84	1.500				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	682T4	11548	1970-84	2.400	330.35	17174	1980-84	1.600				
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	LANCIA ITALIA							
BEDFORD GRAN BRETAGNA															
TM3300/400	9308-12066	1975-80	1.500	690N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	3R0 464/584	6875	1938-47	12.000				
BIANCHI ITALIA															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESARÒ	6875	1942-46	11.000				
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000				
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	690N4/T4	9619	1968-71	3.000	ESATAU 884A	8864	1955-57	13.000				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000				
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	618N1	2693	1965-67	1.300	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500				
FLARETE	5319	1961-56	2.800	618N2/N3	3455	1967-77	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000				
AUDAX	5319	1961-56	3.500	625N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900	JOLLY	1090	1959-63	1.500				
CITROËN FRANCIA															
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	625N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500				
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	645/650/662N1 SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000				
FIAT ITALIA															
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600				
15TER	4388	1913-22	10.000	643N1 - T/T1	9161	1963-70	1.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR./4 ASSI	10521	1966-68	3.200				
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	683N1 - T/T1	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000				
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	683N1 - T/T1	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.600				
621	2516	1930-35	8.000	693N1	12883	1966-70	2.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000				
621/621N	4580	1934-39	10.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400				
632N/633N	5540	1931-37	12.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000				
634N II SERIE	8310-8335	1931-39	15.000	691N	13798	1970-73	2.200	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA							
626N	5750	1939-47	5.000	619N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	150 D14	9500	1960-73	1.000				
666N/N7	9366	1939-47	8.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500				
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	673N1R/T - 129	7400	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800				
640N	6032	1948-52	4.500	242	2498	1975-82	500	MAN GERMANIA							
680N	10170	1948-52	7.000	FORD EUROPA				FB PONTON	11413	1956-69	1.000				
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900				
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	MERCEDES GERMANIA							
642N	6650	1952-55	4.200	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800				
642T	6650	1952-55	5.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA				LP1 SERIE (ECCECETO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700				
IVECO ITALIA															
40	3455	1976-80	500	D85	5800	1937-46	8.000	LP333	10810	1958-61	3.000				
65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000	D80	7300	1937-46	12.000	LP11 SERIE	5765-15950	1970-74	1.500				
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	IVECO ITALIA				L319	1767	1956-69	1.200				
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	40	3455	1976-80	500	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800				
140/150/159 NC/NT	9472	1976-82	1.000	65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200				
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	OM ITALIA							
OM ITALIA															
TITANO 137	11540	1937-45	35.000	110	11020	1969-76	2.100	SPA ITALIA							
PEUGEOT FRANCIA															
J7/J8	1468-2304	1965-89	800	140	14180	1969-76	2.500	VIBERTI ITALIA							
RENAULT FRANCIA															
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100	86	7790	1976-81	1.300	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000				
SCANIA SVEZIA															
I10	11020	1969-76	2.100	111	11020	1976-81	1.500	VOLVO TRUCKS SVEZIA							
I40	14180	1969-76	2.500	141	14180	1976-81	2.000	F88	9602	1965-77	2.000				
86	7790	1976-81	1.300	82	7790	1981-88	1.000	F89	11979	1970-77	2.000				
111	11020	1976-81	1.500	112	11020	1981-88	1.200	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500				
141	14180	1976-81	2.000	142	14190	1981-88	1.500	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700				
82	7790	1981-88	1.000	142T	14190	1981-88	2.000								
112	11020	1981-88	1.200												

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
AMC/RAMBLER				CADILLAC				CHEVROLET				CHEVROLET			
AMBASSADOR		1966-74	4.000	CONVERTIBILE		1961-74	10.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000
JAVELIN		1968-70	6.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000
AMX		1968-70	8.500	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	6.000	COUPÉ		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4.500
HORNET		1970-75	3.000	RIVIERA		1963-73	8.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	70.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1971-85	5.500
GREMLIN		1971-78	3.000	GS 350/4 00/455 COUPÉ		1965-73	10.000	ELDORADO COUPÉ		1959	25.000				
PACER		1975-80	5.000	GS 350/4 00/455 CONVERTIBILE		1965-72	17.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	40.000				
EAGLE		1981-87	4.000					CONVERTIBILE		1961-64	17.000				
BUICK				BERLINA 4 PORTE				BERLINA 2/4 PORTE				BERLINA 2/4 PORTE			
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	13.000	LIMOUSINE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
CONVERTIBILE		1946-60	25.000	COUPÉ		1946-52	17.000	CONVERTIBILE		1965-70	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	18.000
STATION WAGON		1946-49	20.000	CONVERTIBILE		1946-58	30.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	9.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
STATION WAGON		1960-74	5.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	11.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	COUPÉ		1949-54	9.000
SKYLARK		1963	65.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	13.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000	CORVETTE	(C1)	1963	100.000
SKYLARK		1954	55.000	COUPÉ		1953-58	17.000	LIMOUSINE		1975-89	6.500	CORVETTE	(C1)	1954-55	75.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1963	12.000	ALLANTÉ		1987-91	5.000	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	7.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	50.000	SEVILLE SLS/STS		1994-01	3.000	COUPÉ	IN +50%/6 C-20%	1955-57	15.000
				ELDORADO COUPÉ		1955-58	22.000	ELDORADO TC		1994-01	4.500	CONVERTIBILE		1955-57	36.000

I Raccoglitori di

RUOTECLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche. Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

Ogni Raccoglitore

€ 14,90

ORDINALI SUBITO!

► Telefona al Nr. **02 57316431**

► OPPURE SE PREFERISCI COLLEGATI AL SITO INTERNET
<http://store.edidomus.it>



Modello	Note	Anni	Dollari
NOMAD		1955-57	18.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1959-60	85.000
COUPE	6 CL-20%	1959-60	12.000
CONVERTIBILE		1959-60	30.000
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	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	80.000
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	LS6+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)	1983-84	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	80.000
300 COUPE		1955-61	6.000
BERLINA 4 PORT E/STATION W.		1957-61	6.000
COUPE		1957-61	12.000
CONVERTIBILE		1957-61	25.000
BERLINA 4 PORT E/STATION W.		1962-74	3.500
COUPE		1962-74	5.000
CONVERTIBILE		1962-70	14.000
300 H/J/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 PORT E/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	80.000

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	18.000
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	18.000
A ROADSTER		1927-32	27.000
V8 SEDAN/COUPE		1932-34	18.000
V8 PHAETON		1932-34	27.000
V8 ROADSTER		1932-34	50.000
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.		1952-59	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		1958-60	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	13.000
THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	18.000
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	12.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	10.000
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

FORD

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.		1952-59	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		1958-60	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	13.000
THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	18.000
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	12.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	10.000
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

FRAZER

BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	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
DE LUXE 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	

Made in Italy

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto

CERA LIQUIDA SUPERVELOCE LAST TOUCH

LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

L'unica cera facile e veloce che puoi utilizzare su tutta la tua auto, vetri e plastiche comprese. Grazie alla sua formula senza abrasivi e ricca di cera carnauba, rende setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!



SEGUICI SU



www.mafra.com

PANERAI.COM



DESIGN AND **TECHNOLOGY.**

LUMINOR 1950 8 DAYS GMT - 44MM

PANERAI
LABORATORIO DI IDEE.

BOUTIQUE PANERAI: Firenze • Milano • Portofino • Venezia.
E presso i migliori specialisti di orologeria autorizzati.