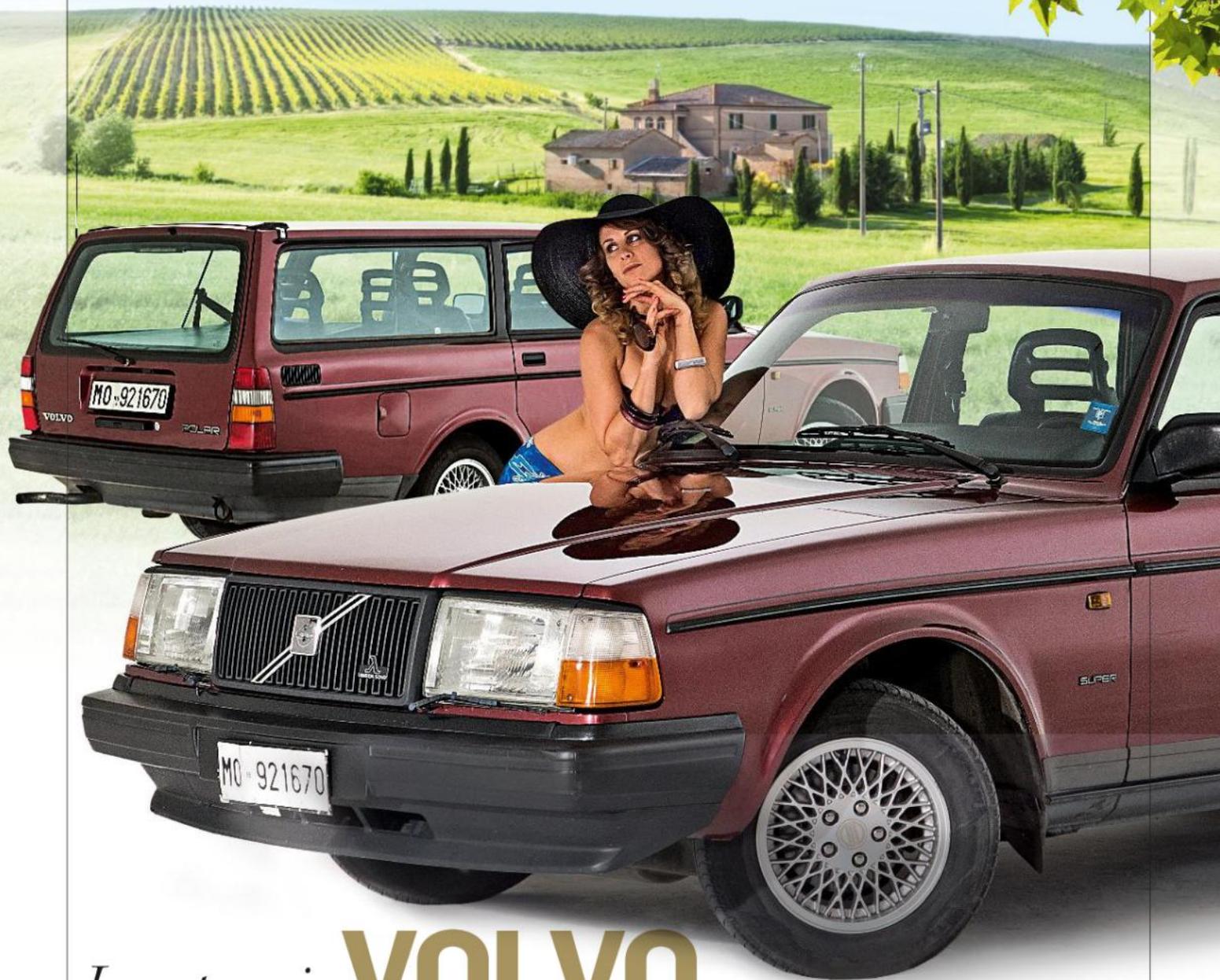


RUOTECLASSIC



Lo spazio **VOLVO**
è di moda **240 POLAR**

ANNIVERSARI
50° LAMBORGHINI
I CAPOLAVORI
DELLA CASA
VISTI DA NOI

RITROVAMENTI
SEI ALFA ROMEO
ANNI 60
NELLE CANTINE
DI UN CASTELLO BELGA

ABBIAMO GUIDATO
JAGUAR XJS 4.0
FIAT 500 SPECIAL SCIONERI
RENAULT 4 SAFARI E TL
FORD CONSUL 315 E CAPRI



IMMAGINE CENTRALE 1966 FERRARI 330 GTC Carrozzeria Pininfarina; N. telaio 9455
A SINISTRA 1964 FERRARI 330 GT 2+2 I SERIE Carrozzeria Pininfarina
CENTRO 1963 FERRARI 250 GTE 2+2 II SERIE Carrozzeria Pininfarina; N. telaio 4551
A DESTRA 1964 FERRARI 250 GT/L 'LUSSO' BERLINETTA Carrozzeria Scaglietti; N. telaio 5541GT

REGISTRATI OGGI STESSO

LONDON LONDRA, REGNO UNITO • BATTERSEA EVOLUTION
8-9 SETTEMBRE 2013

Casa d'aste ufficiale del St. James's Concours of Elegance



RM AUCTIONS

ITALIA +39 02 9475 3812

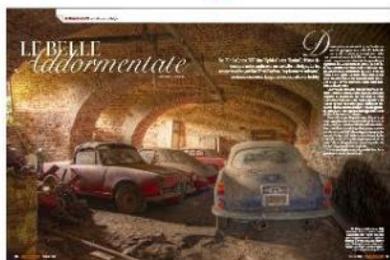
REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

www.rmauctions.com



La svedese di famiglia
Ecologica, sicura, gradita al ceto medio-borghese. La Volvo "Super Polar" è l'emblema dell'auto europea "politicamente corretta", ideale per le famiglie. Servizio a pag. 42.



AUTOMOBILI

Impressioni

- Maserati "200 SI" 1957: **36**
Una carriera tutta in salita
- Renault "4 Safari" 1977 e "4 TL" 1992: **72**
Vite parallele
- Fiat "500 Special" Scioneri 1971: **112**
Straniera in Toscana

Regine del passato

- Maserati "200 SI" 1957: **30**
Lo stile razionalista

Protagoniste

- Volvo "Super Polar" 1991: **42**
Vacanze in Italia

Guida all'acquisto

- Volvo "Super Polar" 1990-93: **50**
Una svedese che ti è fedele

Depliant

- BMW "502" 1954-61: **52**
Acht Zylinder

Youngtimer

- Alfa Romeo "166 3.0 V6 24V" 1998-2003: **62**
L'ultima ammiraglia

Test a test

- Ford "Consul Capri GT" 1963 e "Consul 315 De Luxe" 1961: **86**
Premiate con cinque stelle
- Jaguar "XJS 4.0 Convertible" 1994 e "XJS 4.0 Coupé Celebration" 1995: **104**
Una coppia d'inglesi

La prova di Quattroruote

- Ford "Consul 315": **96**
Le ambizioni della classe media

Ritrovamenti

- Alfa Romeo in Belgio: **98**
Le belle addormentate

La storia

- Scioneri: **118**
All'ombra della Fiat

Pezzi unici

- Lancia "Thema Plus" Zagato 1985: **124**
Teneva famiglia

STORIA E COSTUME

Eventi

- Asiautoshow: **38**
Dolomiti antistress
- Cuervo y Sobrinos Cup: **60**
La classifica scritta nei numeri

I luoghi del culto

- Museo Ferrari: **54**
Spettacolo rosso

Anniversari

- Lamborghini, 50 anni di granturismo: **78**
Dicevano di lui

MERCATO

Vendite all'asta

- Bugatti "Type 57 Coach Ventoux" 1938: **130**
- Asa "411 GT Coupé" 1965: **132**

Il polso del mercato

- Le over settanta? Per veri intenditori* **139**

Vendo&Compro

- Un ponte fra la domanda e l'offerta* **140**

Quotazioni

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

RUBRICHE

Editoriale

- Difendiamole* **5**

Flashback

- Adiós Cabezón* **6**

Fatti e persone

- 8**

Posta

- 26**

Appuntamenti con le storiche **134**



Nuova Volvo V70 *POLAR* Fai spazio alla tua vita

Da sempre Polar significa piacere di guida e viaggi confortevoli. Oggi tutto questo lo ritrovi nella nuova Polar, dotata delle più avanzate tecnologie Volvo e pronta a contenere tutta la tua vita.

Scopri la nuova Volvo V70 Polar tua da 29.950 euro.*

volvocars.it



NUOVA VOLVO V70 POLAR. VALORI MASSIMI NEL CICLO COMBINATO: CONSUMO 6,8 L/100KM. EMISSIONI CO₂ 175 G/KM.

*Prezzo riferito a Volvo V70 POLAR D2. Offerta con il contributo della rete ufficiale Volvo. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. L'auto raffigurata comprende optional non di serie.

di Raffaele Laurenzi

DIFENDIAMOLE

La minaccia più seria per il collezionismo di auto storiche sono le agevolazioni fiscali e assicurative. Sembra un paradosso, ma non lo è: la minaccia, lo sappiamo tutti, si chiama abusivismo.

Trenta-quaranta euro di "bollo" e centocinquanta di assicurazione fanno gola a molti, anche a chi adopera l'auto ultraventennale tutti i giorni per andare al lavoro e in vacanza e manco si sogna di restaurarla o di portarla a un raduno. Lo scopo, in questi casi, non è conservare, ma usare a buon mercato. Questa sì è evasione fiscale bella e buona, un problemino che qualche governante in vena di demagogia, categoria molto diffusa in Italia, potrebbe decidere di risolvere semplicemente abolendo l'esenzione per tutti.

Da parte loro, le società assicuratrici potrebbero fare lo stesso: di fronte a un aumento reale della rischiosità, ci mettono poco ad aumentare il premio, a negare la polizza per le auto storiche o a porre condizioni molto restrittive (ne sanno qualcosa gli appassionati delle regioni del Sud, in particolare di Napoli). Se ciò avvenisse, se cioè si negassero le agevolazioni, molti dovrebbero dire addio al piacere dell'auto storica e i mercanti stra-

nieri, ancora una volta, verrebbero a concludere lucrosi affari in Italia. I segnali di pericolo si avvertono da tempo. Il più recente arriva da "Il Fatto Quotidiano", che pubblica un articolo, in occasione della Mille Miglia, in cui si parla di "assurdi privilegi delle auto storiche": è il solito "dagli al ricco", che possiede automobili milionarie, corre a folle velocità e inquina. Ma è anche la prova di quanto sia radicata la convinzione che i proprietari di auto storiche sono tutti ricchi (a proposito, da quando è una colpa esserlo?), mentre la realtà è ben diversa e ci parla di gente comune, che senza esibizionismi e spesso con qualche sacrificio ha scelto l'auto storica come hobby, al pari del bricolage o del giardinaggio. La nostra è una passione che si esprime con la "500" e la "Fulvia Coupé" ereditate dal nonno, con le macchine della nostra gioventù comprate per pochi soldi e restaurate un po' alla volta.

È comunque preoccupante che si confonda l'agevolazione con il privilegio. Non c'è niente di assurdo nel far pagare un "bollo" ridotto a un'automobile soggetta a un impiego esclusivamente amatoriale e che esce dal garage poche volte l'anno e per pochissimi chilometri. Ma potrebbe diventare difficile replicare alle critiche se alle agevolazioni per le auto storiche avessero accesso veicoli che di storico non hanno un bel nulla.

La minaccia non è da sottovalutare. Oggi che la crisi perdurante sta allungando la vita media delle automobili, il fenomeno dell'abusivismo è destinato ad aumentare e se non si interviene, stabilendo limiti e regole di accesso più rigorose, a rimmetterci saremo proprio noi, i veri appassionati, soprattutto ora che i disastri conti economici del Paese potrebbero fornire un comodo alibi al governante di turno che volesse racimolare qualche altro spicciolo per tappare le enormi falle che lui e i suoi predecessori hanno aperto nei conti pubblici.

Non c'è tempo da perdere: a costo di scontentare qualcuno, occorre fissare nuove norme di accesso alla storicità di un'auto, più chiare e precise. Ruoteclassiche suona il campanello d'allarme; ad altri il compito di fare le regole e applicarle. **R**

Povere ma belle

Sotto. Le foto si riferiscono al concorso "Povere ma belle", che Intermeeting e Ruoteclassiche organizzano a Padova. Vi sono ammesse vetture il cui valore non superi i 12.000 euro. L'anno scorso le domande di partecipazione furono più di trecento! Ebbene, i proprietari di queste automobili - sinceri appassionati e non certo dei ricconirischiano di perdere i benefici delle agevolazioni fiscali e assicurative per colpa dei tanti "abusivi" che adoperano automobili di venti e più anni fa solo per convenienza, senza volerle restaurare e conservare.



ADIÓS CABEZÓN



Monza, G.P. d'Italia, 7 settembre 1952, ottava e ultima gara del Mondiale: José Froilán Gonzalez (5/10/1922 - 15/6/2013) è ai box per il rifornimento della sua Maserati "A6 GCM". La folla lo acclama e lui trova il tempo di sollevare gli occhiali e ringraziare con un sorriso. Dopotutto, un gesto del genere ci sta tutto...

Nelle qualifiche ha solo il quinto tempo, alle spalle delle tre Ferrari "500 F2" di Ascari, Villorelli e Farina e persino della Gordini "Type 16" di Maurice Trintignant. Sa però che in gara, nonostante la posizione di rincalzo in griglia di partenza, potrà giocarsela alla pari con lo squadrone del Cavallino, al quale proprio lui aveva dato la prima vittoria in Formula 1 solo un anno prima, sulla pista inglese di Silverstone.

E, infatti, il duello è subito tra pesi massimi: da una parte Alberto Ascari, pilota di punta di Maranello, dall'altra Froilán Gonzalez, noto ai suoi beniamini come "El cabezón" (il capoccione). Alla bilancia fanno oltre 170 chili in due: più che corporature toniche esibiscono pance prominenti e guance in carne. Ma soprattutto hanno entrambi un'idea molto muscolare della guida.

Sotto la bandiera a scacchi la spunterà il pilota milanese, che con sei vittorie su otto gare in stagione conquisterà il primo dei suoi due titoli iridati. Gonzalez però, con il suo secondo posto, eviterà la tripletta del Cavallino, relegando la Ferrari di Nino Farina ai piedi del podio. Alla fine saranno ben sei le "500 F2" nelle prime dieci piazze, e tre le vetture del Tridente.

Quello di Monza è il solo G.P. di F1 che l'asso argentino disputa nel 1952. A fine gara conquista 6,5 punti, che gli valgono il 9° posto nel Mondiale: il mezzo punto se lo divide proprio con Ascari, avendo fatto segnare assieme a lui il giro più veloce (in 2'06,1), circostanza che si ripeterà tra i due anche l'anno dopo, il 28 luglio, nel G.P. di Gran Bretagna, sulla pista di Silverstone (Ascari primo, 8,5 punti; Gonzalez quarto, 3,5). Anche qui la storia si ripete: Ascari vincerà il titolo davanti a Juan Manuel Fangio, che dall'anno successivo inanellerà un filotto di quattro Mondiali consecutivi; Gonzalez chiuderà al sesto posto. 

Se ne è andato a 90 anni: 26 G.P. disputati in Formula 1, due vittorie, 15 podi, vicecampione del mondo nel '54. Si aggiudicò anche una 24 Ore di Le Mans

di Dario Tonani

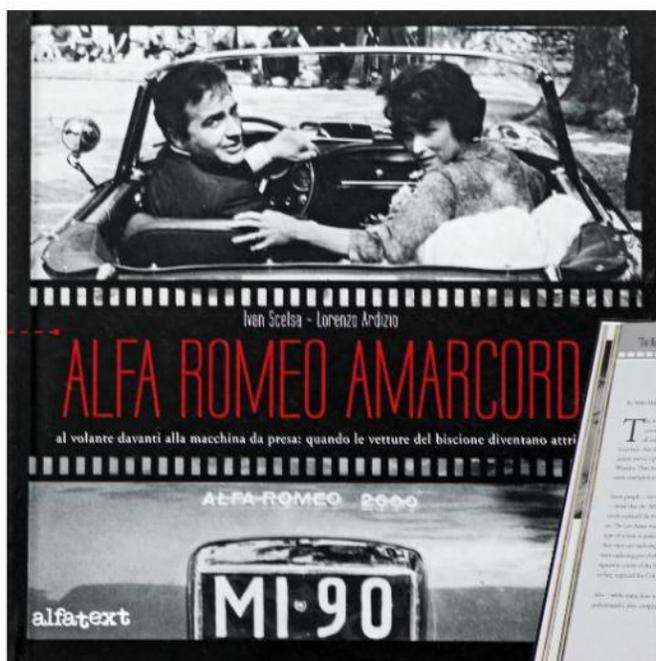






ESTATE ALL'OMBRA DI UN BUON LIBRO

Vi è rimasto spazio in valigia? Sperando di sì, abbiamo scelto per voi sette libri, che coprono quasi un secolo di motori e passione: dalle grandi corse - 24 Ore di Le Mans e Mille Miglia - ai piloti "dimenticati" degli anni 20 e 30, dai progettisti ai carrozzieri, dagli "elaboratori" al cinema



Titolo: Alfa Romeo Amarcord
Autore: Ivan Scelsa, Lorenzo Ardizio
Editore: Riar
Pagine: 144
Prezzo: 23 euro
 Dal muto alla commedia all'italiana, dal filone erotico al poliziottesco, un suggestivo viaggio tra i fotogrammi che hanno dipinto un'epoca, fatto sognare, ritratto una società in continua evoluzione. Scene, trame e storie viste attraverso il parabrezza (quando non addirittura al volante) di un'Alfa Romeo. Locandine originali, frame tratti dalle pellicole e immagini di backstage.



Titolo: Carrozzeria Viotti
Autore: Alessandro Sanna
Editore: Il Cammello
Pagine: 164
Prezzo: 39,90 euro
 Attiva dal 1921 al 1964, la Viotti è stata sinonimo di eccellenza artigianale nella costruzione di carrozzerie. Il volume ripercorre tutte le tappe della sua lunga avventura imprenditoriale, dalle numerose versioni sportive per Fiat e Lancia all'"invenzione", nel dopoguerra, del concetto di "Giardinetta". Ricchissimo e inedito corredo fotografico, con pregiati depliant d'epoca. Testo bilingue, italiano e inglese.



Titolo: Le Mans

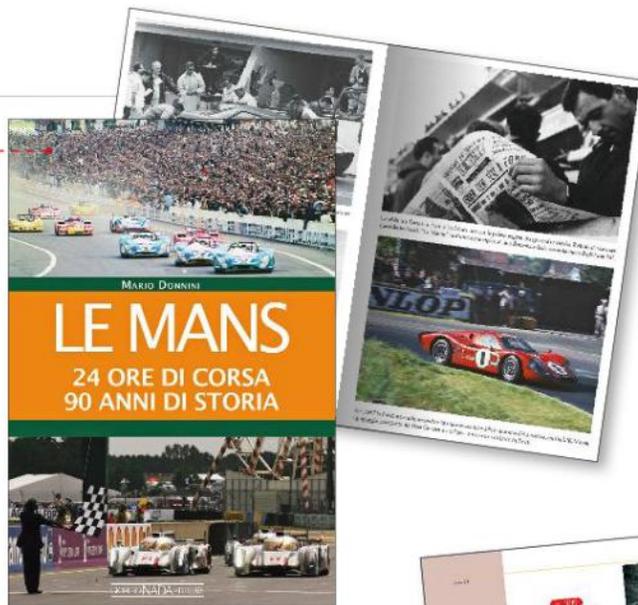
Autore: Mario Donnini

Editore: Giorgio Nada

Pagine: 304

Prezzo: 20 euro

Come un intrigante romanzo: 90 anni di storia per una gara di 24 ore. I piloti, le macchine, le scuderie, i progettisti, ma anche le voci, gli aneddoti, i ricordi, le speranze di chi l'ha corsa da protagonista e di quanti, dai team e dalle Case, hanno lavorato per dare il massimo nel volgere di un giorno e di una notte. Contributi di Jackie Ickx, Emanuele Pirro, Mario Andretti, Chris Amon, Vic Elford e tanti altri.



Titolo: Mille Miglia 1957

Le classi minori

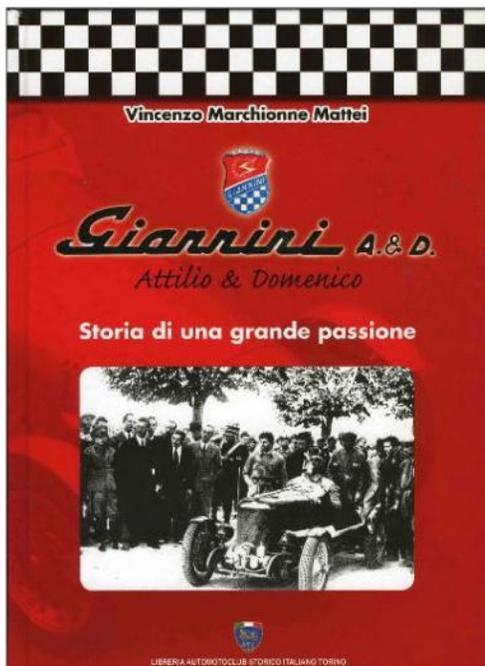
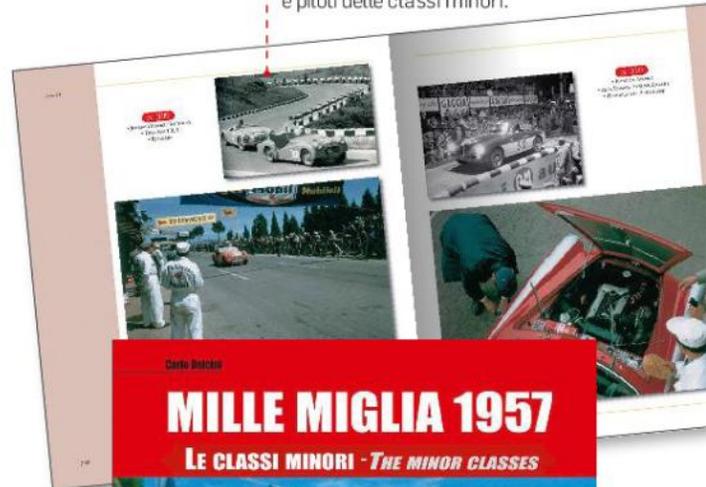
Autore: Carlo Dolcini

Editore: Giorgio Nada

Pagine: 384

Prezzo: 50 euro

La XXIV e ultima edizione della Freccia Rossa, funestata dal drammatico incidente di De Portago, viene qui rivissuta attraverso la suggestiva (e certo meno nota) bagarre che vide impegnati Case e piloti delle classi minori.



Titolo: Giannini A. & D.

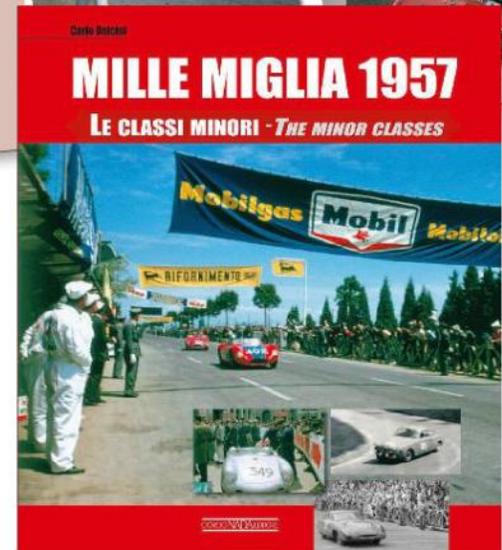
Autore: Vincenzo Marchionne Mattei

Editore: Libreria Asi

Pagine: 160

Prezzo: 21 euro

La storia imprenditoriale e sportiva dei fratelli Giannini, rivissuta attraverso i ricordi di un ingegnere (l'autore) che ha frequentato il loro stabilimento durante gli anni d'oro del marchio.



Titolo: Sartorelli Engineer & Designer

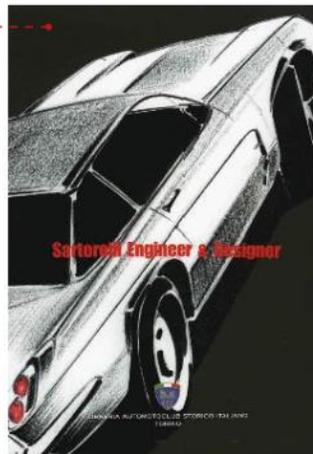
Autore: Giuliano Silli

Editore: Libreria Asi

Pagine: 176

Prezzo: 21 euro

La vita e le creazioni di Sergio Sartorelli (1928-2009), grande designer al quale si devono le linee della "Karmann Ghia" e delle Fiat "Ritmo" e "126", oltre a tantissimi studi e prototipi. Lavorò per Ghia, Osì e per il centro stile Fiat. Volume ricco di immagini (a colori e in bianco e nero) e di bozzetti originali. Testo bilingue italiano e inglese.



Titolo: Giuseppe Campari "El Negher"

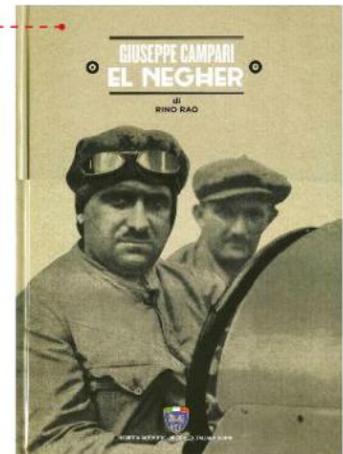
Autore: Rino Rao

Editore: Libreria Asi

Pagine: 400

Prezzo: 29 euro

Dal 1910 al 1933, anno della sua morte sul circuito di Monza, "El Negher", alias Giuseppe Campari, visse da protagonista il periodo pionieristico del motorismo sportivo. Il volume, con un ricchissimo corredo fotografico, racconta la sua vita e le sue vittorie. Campari trionfò in due Mille Miglia (1928 e 1929) e in due G.P. di Francia (1924 e 1933).



PECHINO-PARIGI

La piccola "Fulvia" ce l'ha fatta. OTTAVA!

Hanno concluso la gara a testa alta Gianmaria Aghem e Piergiovanni Fiorio-Trono, unici italiani partecipanti alla quinta edizione della Pechino-Parigi riservata alle "storiche", conclusasi nel pomeriggio del 29 giugno con l'arrivo a place Vendôme, a Parigi.

Dopo 31 giorni di gara e 12.250 chilometri attraverso otto Paesi - Cina, Mongolia, Russia, Ucraina, Slovacchia, Austria, Svizzera e Francia - la loro Lancia "Fulvia Coupé 1.3" del 1971 si è classificata ottava nel gruppo delle vetture costruite tra il 1942 e il 1975 (il più affollato) e addi-

rittura quinta nella classe sotto i 2 litri. "In qualche prova - spiega Aghem - abbiamo potuto difenderci, ma non primeggiare". Motivo: tra tutte le auto iscritte, la "Fulvia" era quella con il motore più piccolo, per cui la sua performance è stata ancora più apprezzabile.

L'unico inconveniente che ha patito è stata una foratura, che ha fatto perdere all'equipaggio italiano parecchio tempo e diverse posizioni. Per il resto, la vettura, preparata dai tecnici savonesi Italo Barbieri e Roberto Ratto e con le insegne di Asi, Veteran Car Club Torino e AC Torino, era at-

trezzata per superare brillantemente sia gli sterati mongoli sia i tormentati asfalti russi.

Era infatti carica di ricambi, "tanto da pesare come un Tir" afferma ancora Aghem: due ruote di scorta, doppio serbatoio, doppie batterie, strumenti di navigazione, ecc. Per la cronaca, la gara è stata vinta dagli australiani Crown-Bryson su Leyland "P76" (1973), che montava un motore Rover V8 di 4400 cm³; tra le vetture costruite prima del '42, vittoria degli inglesi Garat-Brown su Chevrolet coupé (1937) con motore di 3800 cm³.



Trio d'azione

I tre unici italiani iscritti al raid: Aghem, Fiorio-Trono e la loro indomabile Lancia "Fulvia Coupé".



RAID DELL'ETNA

TUTTA LA SICILIA CHE NON TI ASPETTI

Con la chiusura delle iscrizioni avvenuta il 31 luglio, tutto è pronto per la nuova edizione del Raid dell'Etna, manifestazione a cavallo tra turismo e regolarità, in programma dal 29 settembre al 5 ottobre. La sua formula ormai consolidata nel tempo porterà gli equipaggi, molti dei quali provenienti dall'estero, alla scoperta dei siti noti e meno noti della Sicilia, con tappe presso stupende dimore nobiliari non sempre aperte al pubblico. Dopo aver dedicato la prima giornata alla visita del centro storico di Palermo, la carovana muoverà alla volta di Mazara del Vallo, splendida cittadina nota per la sua importante marineria. Dopo una visita della cittadina, del Museo del Satiro e dello splendido lungomare dove si concluderà una



delle prove cronometrate, i partecipanti saranno ospiti di una nota tenuta vinicola per degustare alcuni dei migliori vini di Sicilia. Due successive prove cronometrate sui circuiti di Triscina e di Pergusa s'intercaleranno al passaggio dalla Valle dei Templi di Agrigento, con visita dei giardini della Kotymbetra. Giunti nella parte orientale dell'isola, gli equipaggi saranno ospiti della "Perla dello Jonio" (Taormina) e del grande vulcano da cui prende nome il raid, con un'immersione notturna nel barocco catanese e la conclusione con la grande sfilata nel centro storico di Catania. Per informazioni: www.raidetna.it

ASTON MARTIN

UN PROTOTIPO PER I CENT'ANNI

Per il suo secolo di storia l'Aston Martin si regala uno straordinario prototipo, in esemplare unico, che vuole celebrare i fasti della famosa e vincente "DBR1" degli anni Cinquanta. La splendida dreamcar, denominata "CC100 Speedster Concept", monta un poderoso motore V12 da 6 litri, capace di raggiungere i 290 km/h e di coprire lo 0-100 in meno di 4 secondi.



Autodromo di Imola

13-14-15 Settembre 2013



37^a

IMOLA

mostra[®]

scambio

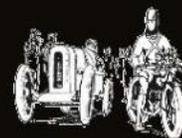
2013

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO DI ACCESSORI
D'EPOCA E RICAMBI DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI

SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante
e ingresso sotto le tribune
Nuovo ingresso Variante Alta

ORARIO

VENERDÌ 13 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

agenzia
viaggi
santerno

PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 643339
patty@viaggisanterno.com

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.



**Gli autocarri che accederanno alla
mostra non dovranno essere di peso
complessivo superiore ai 50 q.li**

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2013

**L'accesso alla mostra è consentita
esclusivamente agli espositori
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: mostrascambioimola@crame.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 13 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)

BANCA
DI IMOLA S.p.A.
Gruppo Bancario Cassa di Risparmio di Ravenna S.p.A.

FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA

www.mostrascambioimola.it

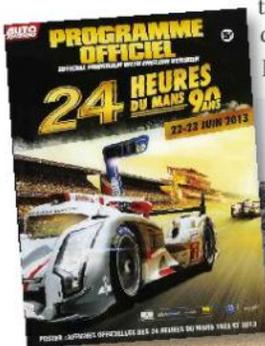
LE MANS

Le 11 più belle della **24 ORE**

Ha avuto un paio di prologhi d'assoluta eccellenza la 24 Ore di Le Mans, disputata il 22-23 giugno. Per il novantesimo anniversario della celebre corsa di durata, oltre alla classicissima Le Mans Legend della mattina del sabato, c'è stata anche una straordinaria sfilata di vecchie glorie, che aveva lo scopo di portare in pista il meglio della storia di Le Mans.

L'Automobile Club de l'Ouest, che ha organizzato tutte le edizioni fin dalla prima del 1923, ha infatti indetto un concorso popolare per scegliere le auto più rappresentative della storia della competizione. Sono sta-

te indicate tre vetture per ognuna delle dieci decadi della "24 Ore", tra le quali una speciale giuria di esperti, coadiuvata dalla comunità degli appassionati che ha espresso il proprio voto online sul sito del circuito di Le Mans, ha scelto le 11 finaliste. Queste, poco prima della gara vera e propria, hanno compiuto due giri di pista, accolte da un pubblico entusiasta. Le "storiche" più ammirate sono state quelle più datate: dalla Bentley "Speed Six" (1929) all'Alfa Romeo "8C" (1933) del museo Alfa di Arese, dalla Ferrari "166 MM" (1949) alla Jaguar "D Type" (1957) e alla Ford "GT 40" (1969), tutte protagoniste di epiche vittorie.

**Griglia dorata**

Sopra. Tra le prescelte che hanno avuto l'onore di percorrere una passerella di due giri di pista c'era anche l'Alfa Romeo "8C" (1933) proveniente dal museo di Arese. A sinistra. Ammiratissima già dal suo ingresso in pista per schierarsi in griglia la Jaguar "D Type" del 1957.

ALPINE TRIAL CENTENARY

UN'INVASIONE DI "SILVER GHOST"

A cent'anni esatti dalla storica impresa che vide la Rolls-Royce "Silver Ghost" del pilota inglese James Radley guadagnarsi il titolo di "migliore auto del mondo" alla prima edizione dell'Alpine Trial, si è disputata un'edizione celebrativa della mitica gara di durata lungo lo stesso percorso di quasi 3000 chilometri, che ai tempi serviva per testare l'affidabilità e la resistenza delle vetture. Una carovana di ben 47 "Silver Ghost" costruite tra il 1909 e il 1926 è partita il 14 giugno da Vienna per farvi ritorno due settimane dopo, il 29, a conclusione di un tour di 2900 chilometri attraverso le montagne di Austria, Italia, Croazia, Slovenia e Svizzera. Durante le tappe italiane, tra il Passo dello Stelvio e Riva del Garda, le auto degli organizzatori del Club Ghost 20, il sodalizio internazionale che riunisce i possessori del celebre modello, sono state raggiunte da quelle del Rolls-Royce Enthusiast Club per dare vita a un mega raduno di oltre cento "Silver Ghost", che ha visto la



partecipazione di equipaggi provenienti da ogni angolo del mondo. Presenti, al seguito della vettura originale di James Radley, anche la cabriolet appartenuta a Winston Churchill e la limousine che accompagnava il maharaja indiano durante i suoi spostamenti.



NEWPORT PAGNELL (GB)

IN UN HANGAR TUTTA LA STORIA DELL'ASTON MARTIN

Apre a Newport Pagnell, in Inghilterra, storico quartiere generale dell'Aston Martin, il nuovissimo Heritage Showroom del marchio britannico, che proprio quest'anno festeggia i cent'anni di attività. È ospitato all'interno dell'Olympia Building, ex hangar aeronautico (a

sua volta con un secolo di vita alle spalle), che era stato utilizzato come dipartimento dedicato al servizio di manutenzione; situato di fronte allo showroom dedicato alle vetture moderne inaugurato un anno fa, è attrezzato con ampi locali (tra i quali una sala da pranzo da 200 posti).



PAUL PIETSCH CLASSIC

Due alfisti NELLA FORESTA NERA



STEFANO GENOLINI

Paul Pietsch è stato un grande editore tedesco, un ottimo pilota del dopoguerra su vetture come le Alfa Romeo "159", le Maserati "4CLT" e la Veritas "Meteor" e, prima del conflitto, anche su Bugatti e Auto Union (terzo al G.P. d'Italia del '39). Era, insomma, un grande appassionato e un uomo competente. Morì a cent'anni nel 2012.

Per ricordarlo il suo giornale "Auto Motor und Sport" ha organizzato un rally ambientato nella Foresta Nera (in Germania) - il Paul Pietsch Classic - giunto ormai alla terza edizione. Il percorso, quasi tutto sui saliscendi e le tortuose strade che si snodano nella Schwarzwald, è una delle prove più avvincenti a cui un appassionato di auto storiche possa partecipare. Non si va a spasso, si guida e alla grande con passaggi che non lasciano molti spazi ai voli di fantasia, ma che richiedono una guida attenta e precisa. Non solo nelle classiche prove speciali,

ma nelle cosiddette marce d'avvicinamento dove bisogna "pedalare" per arrivare nei tempi giusti.

Quest'anno ho avuto la fortuna di correre con la mitica Alfa Romeo "1750" compressore dell'Editoriale Domus e il mio cronometrista è stata niente meno che il mio presidente, Maria Giovanna Mazzocchi.

Guidare un mezzo così impegnativo su quelle strade e con quelle velocità è qualcosa di esaltante; già la pedaliera, con l'acceleratore tra frizione e freno, ti dice "occhio", poi i freni meccanici da trattare, insieme con la frizione (punto debole dell'auto) coi guanti, e un cambio senza sincronizzazione e con griglia sono un'esperienza che ti proietta a ritroso nel tempo, all'epoca di Nuvolari e Varzi. E allora anche tu, dilettante, ti senti un divo.

Facile da guidare, a parte le note di cui sopra, la "1750" è un'auto che si conduce col fondoschiama. Le reazioni sono nitide; il sovrasterzo, quando il compressore Roots tira di brutto in alto, si corregge con uno sterzo duro, ma millimetrico. E poi c'è il sound rabbioso del 6 cilindri pompato dal compressore, che ti esalta perché è un crescendo continuo, il soffio diabolico di quel Biscione che è là sullo stemma.

Se vi piacciono i raduni tosti questo fa per voi; per le auto che vi partecipano e per le strade su cui si svolge. Un'esperienza da non perdere. Assolutamente. (Marcello Minerbi)



ANDARE A TEMPO



WHAT A DIFFERENCE A DAY MAKES (1959)

Assieme a Billie Holiday è la grande "voce nera" del jazz & blues americano. Ebbe successo, ma anche una vita breve e inquieta, tra delusioni sentimentali (si sposò sette volte), alcool e pastiglie. Parlo di Dinah Washington (1924-1963), la Regina del Blues. Il suo pezzo di maggior successo, "What a difference a day makes", lo incise nel 1959 e le valse il Grammy Award. La canzone, scritta dalla messicana Maria Grever nel 1934 ("Cuando vuelva a tu Aldo"), ebbe nel dopoguerra vari interpreti, dal mieloso Dean Martin alla pur brava Aretha Franklin, fino ai First Take, ma è la voce di Dinah che mi aspetto di ascoltare dall'autoradio di una De Soto "Adventurer Convertible" del 1958 che solleva maestosamente la capote.



THE MAN I LOVE (1927)

Neppure gli americani erano teneri con gli ebrei. Gershwin padre, a scanso di equivoci, cambiò il suo nome perché suonasse inglese e chiamò il figlio George, come Washington. Se non lo avesse fatto, forse gli Stati Uniti non avrebbero permesso a uno dei più grandi compositori del Novecento di esprimere il suo straordinario genio musicale. A chi non conosce George Gershwin (1898-1937) consigliamo di ascoltare, come primo assaggio, "The man I love", pezzo datato 1927, nella versione di Billie Holiday (1915-1959), l'altra voce nera del jazz & blues americano. Non occorre un auditorium, basta una "500".



NATO NEL 1923

Il Quadrifoglio, **NOVANTENNE CHE VINCE**

Il Quadrifoglio, simbolo del motorismo sportivo targato Alfa Romeo, compie novant'anni. La sua prima apparizione fu sul cofano dell'Alfa "RL" con cui Ugo Sivocci vinse la Targa Florio del 1923, anche se un quadrifoglio molto simile comparve nello stemma della decima squadriglia da bombardamento Caproni (impegnata in audaci azioni durante la prima guerra mondiale), molto prima di diventare parte integrante dell'effigie dell'Aeronautica Italiana.

Proprio in seguito al fortunatissimo debutto sull'auto di Sivocci, gli uomini del Portello decisero di adottare quel simbolo beneaugurante per tutta l'attività agonistica delle loro auto. Alla fine degli anni 20 è proprio il Quadrifoglio a distinguere le Alfa della casa madre da quelle gestite dalla Scuderia Ferrari, che hanno invece come simbolo il Cavallino rampante. Da allora i suoi successi non si contano: dai titoli iridati in Formula 1 di Farina e Fangio, nel 1950 e '51, con le Alfa Romeo "158" e "159", ai trionfi degli anni Sessanta (associato ai colori dell'Autodelta) con la "Giulia TI Super", la "TZ", la "GTA", la "33", fino ai due campionati del mondo del 1975 e del 1977, rispettivamente con la "33 TT12" e la "33 SC12" e alle vittorie nel Superturismo del 1993 con la "156".

Il simbolo ha però contraddistinto in tutti questi anni anche la produzione di serie, nei suoi modelli più performanti, con le versioni "Verde" e "Oro" (riservato, negli anni 80, agli allestimenti più rifiniti).



Nel segno della fortuna

Nella foto, Un duello in pista tra Alfa Romeo "GTA" a fine anni Sessanta.

Sotto, Ugo Sivocci sulla sua "RL" del 1923; accanto, la vettura oggi.



BIELLA STYLE & MOTORI EXPO

APPUNTAMENTO IN AEROPORTO

La crisi, come la fame, aguzza l'ingegno. E può essere una splendida occasione per mettere in mostra il talento e creare opportunità d'incontro nuove e interessanti. È il caso, per esempio, di Biella Style & Motori Expo, prima edizione di una mostra-scambio in programma il 22 settembre a Cerrione (BI), che si propone l'obiettivo di offrire divertimento, cultura motoristica e occasioni di affari in un territorio con una grande e nota passione per i motori. Fin qui nulla di particolarmente nuovo, se non fosse per la singolare location scelta per l'evento: il locale aeroporto.

Abbiamo chiesto il perché di questa scelta a Paolo Calovolo, editore, proprietario e direttore responsabile della kermesse: "abbiamo optato per questa sede per due motivi - ci spiega. - La prima sono gli eccellenti rapporti che da anni mi legano al

management dell'aviosuperficie biellese, presso il quale ho già organizzato tre edizioni del Trofeo Biella Style & Motori - Lauretana; le Eccellenze Italiane, con la presenza di 53 vetture tra Ferrari e Maserati, e un test drive Lamborghini di grande impatto scenico. La seconda ragione sta nel fatto che Biella non ha una struttura espositiva che possa soddisfare le esigenze della nostra manifestazione. E oltretutto questo costituisce un plus notevole, dato che sulla pista di decollo siamo in grado di effettuare test di ogni tipo di veicolo".





Automobile Club Milano



C.M.A.E - CLUB MILANESE
AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



12 OTTOBRE 2013

MANIFESTAZIONE TURISTICA CON PROVE DI ABILITÀ
Arrivo ed esposizione delle auto all'interno della Piazza d'Armi al Castello Sforzesco

CON IL PATROCINIO DI



VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011



C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

Via Goldoni, 1 - 20129 Milano - Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO DI ISCRIZIONE DAL SITO <http://www.cmae.it>

GIRO DI SICILIA

GIOVANNI MOCERI AL FOTOFINISH



Dal 6 al 9 giugno 75 equipaggi si sono sfidati lungo i circa 1000 chilometri del periplo della Sicilia, per la ventitreesima edizione della rievocazione storica del Giro di Sicilia, gara di regolarità Asi-Fiva, organizzata dal Veteran Car Club Panormus di Palermo.

La manifestazione, dopo l'edizione dello scorso anno che ha celebrato il centenario della gara, è stata onorata da una partecipazione di eccellente livello che ha incluso anche i migliori specialisti della regolarità come il siciliano Giovanni Moceri (vincitore con Daniele Bonetti, al fotofinish, su un'Alfa Romeo "GT 1300 Junior" del 1967) e il bolognese Giuliano Canè (secondo classificato, superato proprio nell'ultima tappa, al volante di una Porsche "356 A Cabriolet" del '59). Particolarmente probanti i tratti cronometrati, 100 in totale, suddivisi tra prove "lunghe" e "micro" (poche decine di metri di percorso), che hanno messo a dura prova anche i professionisti della regolarità.

Il pubblico siciliano, che come sempre non ha lesinato calore e simpatia alla carovana, ha però rivolto la sua attenzione soprattutto alle auto. Tra

le più ammirate, meritano almeno una menzione l'Alfa Romeo "6C 1750 GS" Touring (1933), guidata dall'italoamericano Venanzio Fonte; l'Aston Martin "Mk II Ulster" (1935) di Armando Fumanelli; la Jaguar "SS 100" (1938) di Giancarlo Giacomello; l'Arnolt-Bristol "Bolide Roadster" (1954) di Giulio Olivini.

Il percorso ha toccato le principali città della Sicilia senza dimenticare gli angoli più suggestivi e nascosti dell'isola. I partecipanti, equamente suddivisi tra chi ha vissuto la gara con spirito competitivo e chi ha invece approfittato della manifestazione per godersi una settimana di vacanza, sono stati unanimi nel promuovere il percorso sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista paesaggistico.

Quest'ultimo aspetto è stato forse una lieta sorpresa per gli equipaggi che non avevano mai visitato l'isola: il transito dalla cima dell'Etna, la Valle dei Templi di Agrigento, l'Isola di Ortigia a Siracusa e l'incredibile passaggio tra due ali di folla entusiasta nel bel mezzo del mercato di Gela sono stati forse i momenti che rimarranno indelebili. (Giuseppe Valerio)

Sicilia al bacio

Sopra. L'Aston Martin "Mk II" (1935) di Armando Fumanelli sfilava in velocità ai bordi di un uliveto agrigentino: questa preziosa auto anteguerra è stata tra le vetture più ammirate del Giro di Sicilia.

Sotto. Una graziosa concorrente ricambia l'affetto del pubblico.



Dal mare al grande vulcano

Sotto. La Jaguar "SS 100" sulla cima dell'Etna.

A destra. Tra i pezzi più pregiati di questa edizione, l'Alfa Romeo "6C 1750 GS" Touring di Venanzio Fonte, qui mentre s'inerpica sulle alture trapanesi, dopo avere abbandonato le strade costiere.



La sfida Italia-Inghilterra

Sopra. La Triumph "TR3 A" di Guillermo Acevedo alle prese con gli impegnativi tornanti lungo le pendici dell'Etna.

A sinistra. Ancora l'Alfa Romeo dell'italoamericano Venanzio Fonte mentre transita nel centro storico di Palermo.

In alto. In uno scenario d'incomparabile bellezza, sotto un sole quasi a picco, la MG di Tiberio Cavalleri affronta la salita in cima all'Etna.

LA VOCE DEI LETTORI

INVIARE TESTI E FOTO IN ALTA RISOLUZIONE A:
REDAZIONE@RUOTECLASSICHE.IT

TRE GENERAZIONI CON LA "DELTA"

Ho 19 anni e studio Economia e Commercio a Milano. Vi scrivo perché in uno degli ultimi numeri di Ruoteclassiche avete pubblicato una lettera di un giovane lettore che lodava la sua Lancia "Delta", così ho pensato di raccontarvi la mia storia legata proprio a questa vettura. Sono un grande appassionato di auto; mio nonno materno è stato meccanico, pilota, costruttore di prototipi da corsa nonché concessionario Lancia a Milano.

È stato lui a trasmettermi la "malattia" per le automobili. Nelle foto, potrete vedere che già da piccolo non vedevo l'ora di mettermi al volante della "Delta" di papà, sotto l'attenzione del nonno (paterno); nella seconda, sotto lo sguardo di mio padre, sono invece io alla guida della vettura. Purtroppo i due nonni adesso non ci sono più, ma ogni volta che ci mettiamo alla guida di questa vettura fantastica ci tornano in mente tantissimi bei ricordi. Abitando a Milano, a causa dell'Area C posso usare la "Delta" solo nei fine settimana, ma quando esce dal garage mi accorgo che viene ammirata da molti che probabilmente si ricordano di quando era la regina dei rally. Auto così non ne fanno più da molto tempo e sono sicuro che la mia farà parte della nostra famiglia ancora per parecchie generazioni.



Edoardo Boni

NESSUN AIUTO DALLE CASE ITALIANE

Siamo un gruppo di giovani appassionati a cui ha fatto molto piacere leggere l'editoriale sui giovani e le "storiche" (Ruoteclassiche 10/2012). Abbiamo creato un bel gruppetto di trentenni che la domenica mattina si ritrovano con le loro macchine per attraversare paesaggi dimenticati, spesso spingendoci verso i paesi del primo Monferrato astigiano, distanti qualche decina di chilometri dalla nostra città, Torino. Permetteteci di dire, con un certo orgoglio, che abbiamo il meglio della produzione automobilistica italiana degli ultimi trent'anni (Fiat "500", "127", "128", "131", Lancia "Prisma", "Delta Integrale", Alfa Romeo "Giulietta"); sono le auto con cui siamo cresciuti, con cui i nostri genitori ci hanno portato a scuola o in vacanza, magari quelle utilizzate dagli zii e dai nonni, e che oggi sono motivo di grande passione per tutti noi. Ci mettiamo tutto il nostro amore e l'energia necessaria (tempo e denaro), ma le Case nazionali, Fiat in testa, ci scoraggiano ad andare avanti. Non abbiamo un museo che raccolga le memorie storiche dei nostri tre marchi che tutto il mondo ci invidia. E neppure abbiamo un aiuto nel reperimento dei ricambi. Solo per trovare il volante di una Fiat "128" a Torino stiamo ammattendo.

Michele Tursi e amici



C'È TEMPO FINO AL 20 SETTEMBRE

POVERE MA Belle

Una coppa **IN PREMIO**

Ultime settimane - il termine è il 20 settembre - per proporre la candidatura della propria automobile al concorso d'eleganza "Povere ma belle", organizzato da Intermeeting in collaborazione con Ruoteclassiche e riservato alle vetture con almeno 25 anni di anzianità e una quotazione non superiore ai 12.000 euro (fanno fede le valutazioni riportate su Ruoteclassiche di luglio). Una giuria di esperti selezionerà 100 vetture, suddivise in categorie, che saranno invitate a partecipare, il 26-27 ottobre a Padova, alle fasi fi-



nali del concorso in occasione del salone Auto e Moto d'Epoca (nella foto, la coppa in palio per i vincitori). Ricordiamo che le candidature vanno inoltrate a Intermeeting s.r.l. tramite posta (via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova) o per e-mail (poveremabelle@autoemotodepoca.com) allegando cinque foto della vettura da diverse angolazioni, dati anagrafici del proprietario e copia del libretto di circolazione. Ai finalisti sarà richiesta una quota di partecipazione di 50 euro. Il bando completo del concorso è consultabile su www.autoemotodepoca.com

ALL'ASTA DI COYS

AUTO DI LUSSO SOTTO IL PARTENONE

Un'asta di vetture d'epoca di grande pregio ad Atene, nel cuore di un Paese messo in ginocchio dalla crisi? Sì, per la prima volta nella sua storia, il 15 giugno la città del Partenone ha ospitato un incanto di questo genere, organizzato da Coys. In vendita una super collezione di Rolls-Royce (del valore di poco meno di 1,2 milioni di euro) e un centinaio di lotti tra auto e moto. Tra le vetture più interessanti sono state aggiudicate una Rolls-Royce "Phantom" Newmarket (1929) a 126.000 euro (un affare, dato che noi la quotiamo sui 200.000 euro); una Ferrari "365 GT 2+2" (1968) a 116.000 euro (80.000 euro di quotazione) e la Rolls-Royce "Silver Shadow LWB" (1971) usata



dall'ex primo ministro greco Konstantinos Karamantis, di cui non è stato comunicato il prezzo di vendita (nella foto; era stimata tra gli 80 e i 100 mila euro, a fronte dei 20.000 delle nostre quotazioni).

EDITORIALE DOMUS

COMUNICATO SINDACALE

L'Assemblea dei giornalisti dell'Editoriale Domus proclama all'unanimità lo stato d'agitazione e affida al CdR un pacchetto di venti giorni di sciopero, con una prima tranche di due giorni da effettuare immediatamente.

Di fronte al duro piano di tagli, che prevede l'esubero di 20 giornalisti su un totale di 53 e la chiusura di tre testate storiche (Volare, Meridiani e Quattroruote) l'Assemblea dei giornalisti dell'Editoriale Domus ha proclamato lo stato di agitazione e ha deciso all'unanimità un pacchetto di 20 giornate di sciopero con una prima tranche di due giornate con decorrenza immediata. I giornalisti giudicano il piano predisposto dall'azienda irricevibile e

inaccettabile sia nella forma che nella sostanza perché è tale da pregiudicare la qualità dell'informazione e la stessa continuazione dell'azienda come Casa editrice che edita testate prestigiose quali Domus, Quattroruote, Ruoteclassiche, Dueruote, Tuttotrasporti, Top Gear e Meridiani Montagne.

Il CdR

Rozzano (MI), 11 luglio 2013

A 60 ANNI DALL'INCORONAZIONE

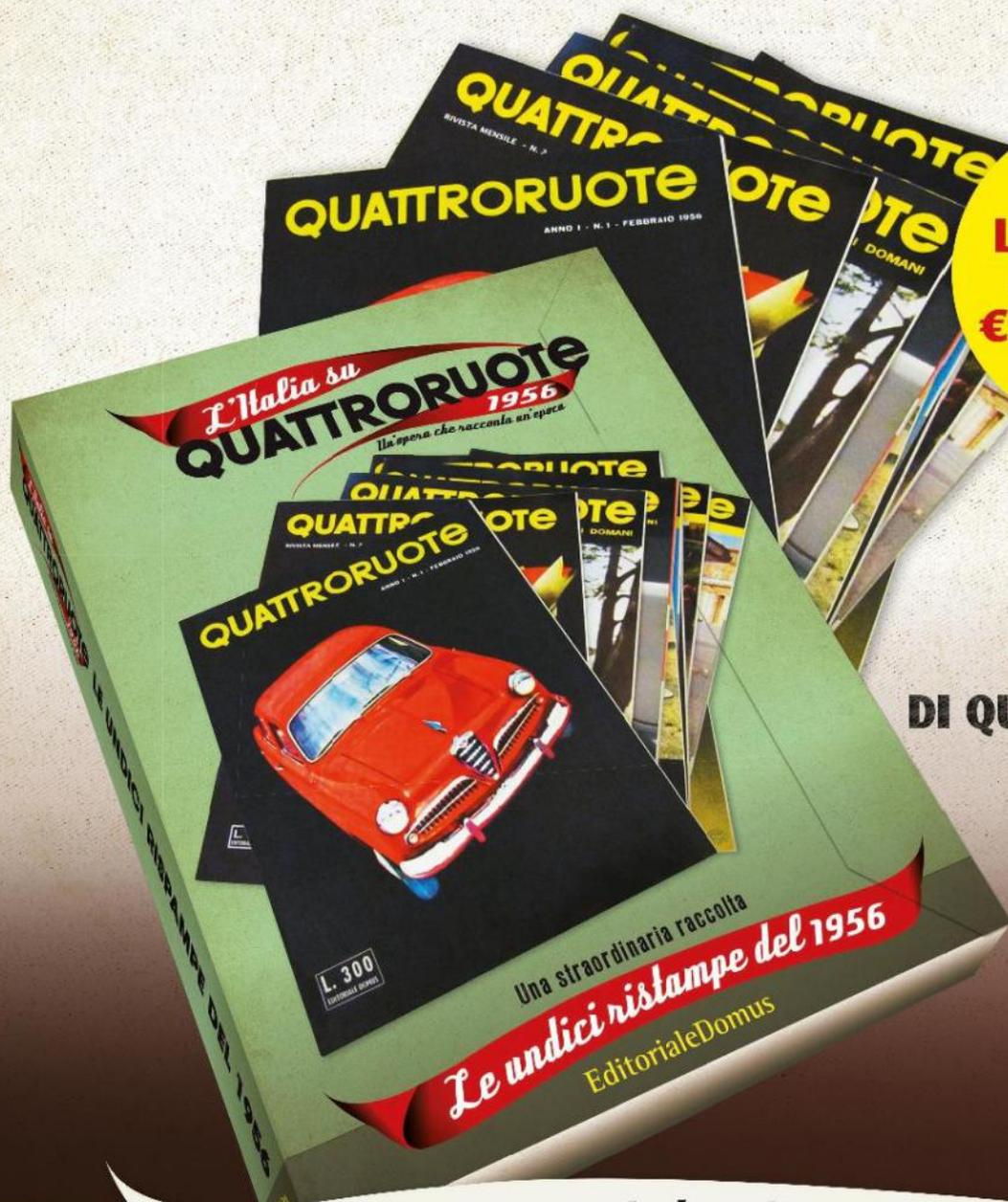
UNA TRIUMPH SPECIALE PER LA REGINA

Singolare omaggio di un italiano per il sessantennale dell'incoronazione della regina Elisabetta d'Inghilterra, avvenuta il 2 giugno 1953. Al Tridays di Neukirchen (Austria, 21-23 giugno), il più grande raduno europeo di Triumph, il motor artist Mattia Foroni, del reparto personalizzazioni del Centro Moto Lodi, ha vinto il primo premio per "creatività, cura dei dettagli e ricerca nello stile" per l'esemplare unico di una Triumph "Thruxton" del 2012 in versione "Queen Elizabeth Coronation". Impiegando 18 ore di lavoro, Foroni ha rivestito con decoupage il parafranghi della quotidiani originali il "Daily News" e il - da cui aveva immagini e all'incoronazione



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



IN GERMANIA

La prima automobilista?

FRAU BERTHA BENZ

Sono passati 125 anni dal primo viaggio in auto della storia. E a compierlo è una donna, Bertha Benz, moglie dell'inventore dell'automobile Carl Benz, insieme con i suoi due figli. È l'agosto del 1888, la vettura, poco più di una carrozza a tre ruote, è una Benz Patent-Motorwagen "Modell III", e il percorso si snoda lungo 106 km da



Mannheim a Pforzheim. Un eroico viaggio costellato di imprevisti che segna l'inizio di una straordinaria avventura umana, tecnologica e industriale. Per celebrare degnamente la ricorrenza, dal 2 al 4 agosto il museo Mercedes-Benz di Stoccarda dedicherà una "tre giorni" alla figura di Bertha Benz, con la possibilità di effettuare un tour a bordo della Benz Patent-Motorwagen. Dal 9 all'11 si rievocherà la sua impresa con un viaggio commemorativo da Mannheim a Pforzheim organizzato dal Traditionslandesgruppe im Allgemeinen Schnauferl Club.



UNA LIMOUSINE ABBANDONATA

Il nostro lettore Enrico Pappalardo (Bracciano, Roma) ci invia la foto di questa Chrysler abbandonata per moltissimo tempo nei pressi di un accesso alla tangenziale di Napoli. Le sue ricerche su Internet lo hanno portato a concludere che si tratta di una "Sedan Limousine" degli anni Cinquanta.



CHE COINCIDENZA!

Quando si dice la coincidenza! La Fiat "500 L" di Francesco Ciampinelli (Firenze) ha una particolarità che la rende davvero unica: il numero di telaio e le prime sei cifre della targa sono perfettamente identici. Facile pensare a un errore di trascrizione sul libretto, ma facilissimo anche verificare che invece è tutto vero!



SETTE GIORNI IN AGOSTO

CERCANSI "STORICHE" PER FILM A MILANO



Sono partite il 29 luglio e dureranno quattro settimane, a Milano, le riprese del film "Antonia", che racconta la struggente storia della poetessa Antonia Pozzi, nata nel capoluogo lombardo nel 1912 e morta suicida a soli 26 anni, nel 1938. Per le riprese diverse zone di Milano torneranno indietro nel tempo agli anni 30. Le atmosfere saranno ricreate anche grazie alla partecipazione di automobili d'epoca, che faranno da illustri comparse (qualche esempio? Fiat "509", "Balilla", "Topolino", "1500" sei cilindri, Lancia "Lambda" e "Artena", ecc.). Il film, diretto dal giovanissimo regista Ferdinando Cito Filomarino (26 anni, nipote di Luchino Visconti), sarà nelle sale nel 2014. I produttori stanno cercando, per i giorni 3-5-6-7-19-21-22 agosto, vetture costruite tra il 1928 e il 1938 da portare sul set, alcune statiche, altre marcianti, italiane e straniere. La partecipazione è a titolo volontario, ed è previsto solo un rimborso spese (benzina, autostrada e pranzo per la giornata di riprese) più un gettone di presenza di 100 euro. In cambio, la produzione Frenesy Film Company s'impegna a ringraziare nei crediti e nei titoli del film il proprietario dell'auto. Scrivere a: s.savino@frenesyfilm.com

SOLIDARIETÀ

IL GRANDE CUORE DI ALEJANDRA

Hearbeat Moving Children è un'associazione Onlus che promuove l'inserimento sociale completo per bambini e persone con sindrome di Down, anche all'interno di particolari settori della società come cinema, TV e musica. Fondata a inizio 2013 per volontà dell'attrice e showgirl venezuelana Alejandra Gutierrez,

fotomodella apparsa in diversi servizi su Ruoteclassiche e soprattutto madre felice di un bambino speciale di nome Leonardo, opera sia in Italia sia negli Stati Uniti e ha già avuto modo di far parlare di sé grazie alla presenza dei suoi bambini sui palcoscenici dei più grandi eventi sportivi e televisivi dell'anno.



Volante **A DRITTA**

Molti villeggianti attorno al Lago di Garda, a fine giugno, hanno pensato di avere le travogole vedendo scendere in spiaggia un folto gruppo di vetture d'epoca. A sorprenderli non sono state le inconsuete carrozzerie, anche perché sul più grande lago italiano i raduni di "storiche" sono all'ordine del giorno, quanto il fatto che i bizzarri veicoli passavano senza indugio dalla terra all'acqua per poi prendere il largo.

Nulla di strano: seppur non dotate di design tradizionale, ma pur sempre automobili a tutti gli effetti, si tratta di originalissime "auto acquatiche", partecipanti al consueto raduno annuale Amphib dedicato - questa la corretta dizione - ai "veicoli anfibi".

A Manerba del Garda, da domenica 23 giugno a sabato 29, una cinquantina di proprietari di anfibi provenienti da tutto il mondo, soprattutto Belgio, Germania e Gran Bretagna, si è ritrovata sul-

la sponda bresciana del lago per scaldare i motori (e le eliche). Il programma era molto informale: dalla spiaggia di un camping proprio sulla riva, ogni mattina verso le 10 le auto anfibe entravano in acqua per iniziare una lunga navigazione verso la parte meridionale del Garda.

Il modello più rappresentato era la Amphicar, una vettura tedesca con il motore della Triumph "Herald", la prima auto anfibia prodotta in serie per la vendita al pubblico, a partire dal 1961. Il mezzo tedesco fu progettato da Hans Trippel per essere venduto negli Stati Uniti: su strada è in grado di raggiungere i 100 km/h, mentre in acqua tocca una velocità di punta di 7-8 nodi.

Lo scorso anno, il meeting Amphib si è tenuto in Norvegia: ancora non è dato sapere dove sarà quello del prossimo anno. Da ricordare che, in questi raduni, ai conduttori ci si rivolge con il titolo di capitano. www.amphibiousvehicle.eu (Paolo Mazzetti)



Fanno comunella in acqua
Nella foto, Guardandola da dietro e abbastanza naturale scambiare un'inattesa Amphicar per un motoscafo.
Sopra, La flottiglia si concede un attimo di relax al largo.
In alto, Il momento del varo, con l'ordinato ingresso in acqua attraverso lo scivolo normalmente utilizzato dai natanti.





GIRO NOTTURNO DELL'OLTREPÒ PAVESE

In 125 **AL VIA**

Si è svolta nel weekend dell'1-2 giugno la settima edizione del Giro Notturno dell'Oltrepò Pavese, gara di regolarità classica valida per il Challenge della Solidarietà, organizzata dal Veteran Car Club Carducci. Ben 125 le vetture alla via di Casteggio (PV), sede del sodalizio organizzatore, tra cui 12 anteguerra, con parecchi piloti di spicco della specialità (Ezio Salviato, Gian Mario Fontanella, Stefano Ercolani e Tito Scabini).

In testa, quelle che vengono subito battezzate le regine della manifestazione, le azzurre Bugatti che hanno guidato la carovana lungo le colline dell'Oltrepò e poi di nuovo in pianura, tra Pietra Gavina, Varzi, Ponte Nizza, Valle Verde, Zavattarello, Torrazza Coste e Voghera, lungo 282 chilometri di percorso con 54 prove speciali. Per la cronaca, si è imposto l'equipaggio formato da Roberto Crugnola e Marco Vida, su Triumph "TR3" del 1958, davanti, rispettivamente, a Fontanella-Covelli, su Ford "B" del 1933, e De Bellis-Stella, su Jaguar "XK 120". Il Tourist Trophy Gentleman-Circuito di Casteggio è stato vinto ex-aequo da Vaccari e Politi, entrambi su Triumph "TR3".

**VALSESIA (VC)
LA PRIMA STAGIONALE
CON LE MATRA**

Il Matra Classic Club Italia ha organizzato, l'1-2 giugno in Valsesia, il suo primo raduno nazionale della stagione, il 39° dalla nascita del sodalizio, avvenuta nel 1997. Il meeting è iniziato con il concentramento delle 30 vetture partecipanti, di cui quattro provenienti dalla Germania, a Romagnano Sesia. Tra i modelli presenti, oltre alle consuete "Bagheera" e "Murena" nelle varie versioni, c'erano alcune "530" (nella foto), una rara "Ranch" e, chicca della manifestazione, una "D Jet 5" del 1964, una delle prime Matra costruite, modello del quale in Italia esistono appena una decina di esemplari.


**BARI
TUTTE AL BALLO
DI SAN VITO**

L'invito rivolto ai partecipanti del secondo Trofeo San Vito da parte della Scuderia Volare e del Registro Fiat Italiano (delegazione della Puglia) era inequivocabile: "visitiamo insieme i siti più belli del nostro territorio, tra mare e masserie". Il ritrovo è avvenuto l'8 giugno in piazza Aldo Moro a Polignano a Mare (Bari), con successiva partenza per Conversano e poi visita al museo e agli scavi archeologici di Egnazia. Nel pomeriggio le vetture sono arrivate a Monopoli, dove era prevista la visita del castello medievale di Carlo V. Domenica 9 giugno, dopo la visita all'abbazia di San Vito, la manifestazione si è chiusa in campagna, tra olivi secolari e uno splendido mare.

**MONTE BERICO (VI)
LA "BIANCHINA"
AL SANTUARIO**

Il raduno del Bianchina Club a Vicenza, domenica 9 giugno, è iniziato con la visita a due splendidi siti: la cinquecentesca Villa Capra, detta La Rotonda, la più famosa villa palladiana, inserita dall'Unesco nella lista dei luoghi Patrimonio dell'Umanità, e la seicentesca Villa Valmarana ai Nani, così chiamata per la lunga serie di statue che si susseguono lungo il muro di cinta. Le "Bianchina" sono poi salite al Santuario di Monte Berico, che domina Vicenza: è il più noto santuario mariano del Veneto, sorto in ringraziamento dopo la doppia apparizione della Madonna che promise di liberare Vicenza da una terribile epidemia di peste (1425-28).


**PISA E DINTORNI
RICORDANDO
FRANCIS LOMBARDI**

Il 16 giugno si è svolto il tradizionale raduno annuale delle Fiat "850 Grand Prix" Francis Lombardi, con la partecipazione, fra le altre, di tre "Scorpione Abarth", due "1300 SS" e una "1300 S". Le vetture e i loro equipaggi sono stati ospiti di una location tanto inusuale quanto affascinante, ossia l'aviosuperficie Valdera, a Capannoli (Pisa). Per celebrare il binomio auto-aereo caro a Francis Lombardi, pilota e costruttore di entrambi questi tipi di mezzi, era presente anche un esemplare di aereo "FL3", originale, perfettamente restaurato e funzionante. C'erano anche una rarissima Fiat "500 Coccinella" e una Fiat "500 My Car" con tetto apribile.

BASSA FRIULANA PASSIONE ZAGATO

Lo Zagato Car Club, con sede a Padova e 34 anni di attività, ha recentemente organizzato un raduno in Friuli. In un clima amichevole, accomunati dalla passione per i motori e le carrozzerie Zagato, una ventina di appassionati si è data appuntamento a Sesto al Reghena, in provincia di Pordenone. Le bellissime mura, i restauri in pietra a vista inframmezzati da travi di legno e vecchie inferriate, le piazzette e gli archi d'ingresso del borgo ben si intonavano con i colori delle Alfa, delle Lancia e delle Fiat Zagato. Il raduno è iniziato con la visita all'abbazia di Santa Maria in Sylvis. Poi le Zagato si sono trasferite a Cordovado.



BOLOGNA VENTI CANDELINE DEL REGISTRO APRILIA

La Lancia "Aprilia" vanta inguaribili ammiratori che la ritengono superiore a qualunque altra vettura da turismo della sua epoca. Quest'anno il Registro Aprilia ha celebrato, ai primi di giugno, il ventennale della sua fondazione con un raduno a Bologna, proprio come avvenne in occasione del primo e del decimo raduno del club. L'incontro è iniziato con una visita alla cattedrale della città, San Pietro. Venerdì le auto hanno rombato su per le colline, con tappa al castello di Serravalle e all'ecomuseo. Sabato si sono dirette a Nonantola, per una visita alla cripta, al Museo Benedettino e alla mostra delle opere raccolte nelle chiese terremotate.

CHIANTI FIORENTINO WEEKEND ALL'INGLESE

Far incontrare le british cars in Italia: questo l'obiettivo del British Day organizzato dall'MG TF Passion Club che ha riunito molti marchi storici inglesi, come MG, Jaguar, Lotus, Land Rover, Daimler e Bentley, provenienti da tutti gli angoli d'Italia, grazie anche alla collaborazione con Jaguarissima, Jaguar Club Italia e Club Lotus Italia. A fare da cornice al raduno sono state le splendide colline del Chianti Fiorentino: sabato 15 giugno, all'insegna delle curve, si è tenuto un tour sulle strade circostanti i famosi vigneti chiantigiani, con visita ad alcune storiche cantine. La domenica le auto sono partite alla volta dell'antica Fornace Masini a Impruneta e di San Casciano Val di Pesa.



PISA "ALFASUD" SOTTO LA TORRE

Il secondo raduno nazionale dell'Alfasud Club Italia ha visto come protagonisti dieci vetture, tra cui nove "Alfasud" e una "33". Assai ricco il programma di sabato 22 giugno, che prevedeva la visita al Museo Piaggio, alla Certosa Monumentale di Calci e alla zona monumentale di Pisa, per la classica foto sotto la torre pendente. Domenica 23 le vetture hanno raggiunto Lucca per un tour automobilistico delle mura che circondano la città e una visita al centro storico.
www.alfasudclub.com

RUOTECLASSICHE

MOTOCCLASSICHE

GARECLASSICHE

Periodico mensile agosto 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 QUATTROVOTE HANNO COLLABORATO	Federico Robutti Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luciano Greggio, Antonello Jelitto, Tim Knifton, Paolo Mazzetti, Marcello Minerbi, Maurizio Schifano, SignAgency, Giuseppe Valerio
FOTOGRAFIE	Alfredo Albertini, Carlo Anastasio, Archivio Quattrovote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Cristian Brenna, Paolo Carlini, Roberto Carrer, Stefano Genolini, Tim Knifton, Thomas Maccabelli, Paolo Mazzetti, René Photo Agency, Daniele Tenconi Copertina: Daniele Tenconi, Fotolia.com
DISEGNI	Archivio Quattrovote, Archivio Ruoteclassiche In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS

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

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

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

PUBBLICITÀ

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

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

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: valeria@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 IT261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

FOREIGN SALES DEPT.
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580
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 IT261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.
Ai sensi del D.Lgs. 198/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 198/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabile@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettole, 18 20082 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 8603030 - 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 PURESORT - un'esperienza unica e indimenticabile, ad alto tasso di adrenalina.



PEUGEOT

**1°
PREMIO**

Peugeot 208 GTi

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

IMMAGINI INSERITE A SCOPO ILLUSTRATIVO

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



**2°
PREMIO**

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



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

**Dal 3° al 27°
PREMIO**

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

PURESORT
Driving Experience.

I corsi di pilotaggio sono organizzati da PURESORT Driving Experience



PEUGEOT "304 CABRIOLET"

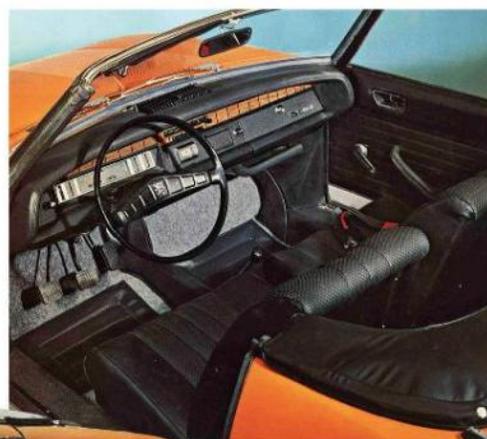
SOLUZIONE ALTERNATIVA

Dopo aver letto il numero di luglio di Ruoteclassiche mi sono messo alla ricerca di una Peugeot "204 Cabriolet", senza però riuscire a trovarla. Mi hanno invece proposto una "304 Cabriolet": vorrei sapere le differenze con il modello che l'ha preceduta.

Raffaello Caprotti

La Peugeot "304" coupé e cabriolet succede alla "204" nel 1970. La linea riprende, con le dovute differenze, quella della sorella più piccola, ma la nuova vettura presenta numerosi miglioramenti. Innanzitutto il motore, la cui cilindrata passa da 1130 cm³ a 1288 cm³ e la cui potenza sale da 53 CV a 59 CV DIN. Aumentate di poco anche le dimensioni, con una lunghezza di 3,76 metri contro 3,74. La plancia è pressoché uguale a quella delle ultime "204", ma la leva

del cambio passa dal volante al pavimento. Il frontale riprende quello della "304" berlina e le luci posteriori sono inedite. Ad aprile del 1972 viene introdotta la "304 S", immediatamente riconoscibile per la mascherina nera con il Leone rampante color oro. Il motore ha sempre 1288 cm³ ma con 75 CV DIN. Al Salone di Parigi di quello stesso anno la "304 Cabriolet" si presenta con un cruscotto a elementi circolari e la fascia in finto legno davanti all'abitacolo satinato. La gamma colori comprende una decina di tinte tra pastello e metallizzato. La produzione prosegue fino all'estate del 1975. Per quanto riguarda le quotazioni, la "204 Cabriolet" vale 7500 euro, la "304" un migliaio di euro in meno.



Chiusa si fa piccola

Sopra. Il cruscotto della prima serie: dal 1972 i quadranti diventano tre e assumono una forma circolare.

In alto. A capote alzata l'abitacolo diventa piccolo.

A sinistra. La cabriolet mantiene la parte frontale della berlina "304" da cui deriva.

RAILTON (GB)

UN TENTATIVO DI RINASCITA

Che marca era la Railton? Qual è stato l'ultimo modello prodotto?

Massimo Rossini

Le origini di questo marchio automobilistico britannico risalgono al 1933, quando Noel Macklin e L.A. Cushman utilizzarono il nome di un loro consulente, Reid A. Railton, progettista di vetture da record, per dar vita alla nuova azienda. Dopo alterne fortune e il

passaggio alla produzione di motovedette durante l'ultima guerra, la produzione cessò nel 1953. Nel 1989 la Railton venne rifondata (la sede era nel Warwickshire) e iniziò la produzione in piccola serie di una cabriolet (foto) con motore Jaguar "XJS", carrozzeria in alluminio, telaio in acciaio e interni in pelle e radica. L'intenzione era quella di entrare in concorrenza con altri piccoli marchi inglesi, ma l'operazione non ebbe fortuna e l'attività si fermò nel 1994.



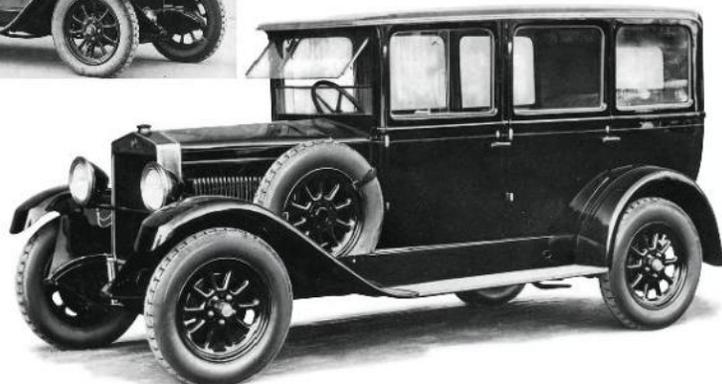
FIAT "507" E "509"

QUANDO PAPÀ VIAGGIAVA IN FIAT

Vi mando questa foto che ritrae mio padre accanto a una vecchia Fiat nel 1937. Di che modello si tratta?

Sergio Tibaldo

L'immagine che ci ha inviato (foto in alto a destra) non chiarisce del tutto quale sia il modello in questione poiché in quegli anni la Fiat produceva un paio di vetture apparentemente simili tra loro. Riteniamo comunque trattarsi di una "509" (foto accanto) oppure, in seconda battuta, di una "507" (foto a lato, in basso). La "509" (1925-29) fu la prima utilitaria della Casa torinese prodotta in grande serie (90.000 pezzi in tutto). Il motore a quattro cilindri con valvole in testa aveva una cubatura di quasi un litro e del modello esistevano varie versioni (berlina, torpedo, cabriolet, coupé). La velocità era di 78 km/h e il consumo di 9 litri per 100 km. La "507" (1926-27) era invece un'auto più importante e meno diffusa (ne furono prodotti 3701 esemplari). Il motore era sempre un quattro cilindri, ma a valvole laterali e con cilindrata di 2,3 litri. La velocità era la stessa della più agile "509", ma il consumo saliva a 14,7 litri per 100 km. La lunghezza era di 4,4 metri contro i 3,7 metri della "509".



HILLMAN "HUSKY"

RIMASE A LISTINO PER SEDICI ANNI

In quante serie è stata costruita la Hillman "Husky" e in che periodo?

Luigi Fabio Vergani

La "Husky" era inizialmente la versione station wagon della "Minx", forse il modello più popolare della marca inglese che faceva parte del gruppo Rootes sin dal 1932. La prima serie risale al 1954 e aveva carrozzeria tondeggiante, due sole porte più portellone con apertura laterale e motore a quattro cilindri di 1265 cm³. Pratica e anche elegante, grazie alla carrozzeria con inserti in colore contrastante, rimase a listino fino al 1958, anno in cui fu presentato un modello completamente nuovo ed equipaggiato con un propulsore più moderno di 1390 cm³. Questa seconda serie rimase in produzione fino al 1967 e, nel corso della sua carriera, fu oggetto di almeno un paio di restyling riguardanti principalmente il parabrezza e il frontale. La terza e ultima "Husky", introdotta appunto nel 1967, derivava integralmente dalla "Imp" e aveva perciò motore posteriore invece che anteriore. La cilindrata scese a soli 875 cm³ e le porte rimasero due, più il



portellone posteriore, incernierato però nella parte superiore. La nuova versione si distingueva non solo per la sua forma squadrata, ma anche per la notevole altezza, dovuta alla necessità di mantenere un'elevata capacità di carico nonostante l'ingombro causato dal propulsore. Restò a listino fino al 1970 e non ebbe più un'erede.

Familiare in tre mosse

In alto. La "Husky" prima serie (1954-58) poteva avere la verniciatura bicolore.

Sopra a sinistra. La seconda serie, qui nell'edizione del 1963.

Sopra. L'ultimo modello, derivato dalla "Imp" e costruito dal '67 al '70.

TOUR DE FRANCE

Ferrari lo vinse PER NOVE VOLTE

Sul numero di luglio avete pubblicato la foto di Little Tony accanto a una Ferrari "250 GT Tour de France" del 1956. Secondo me questo modello si chiama "250 GT Competizione" in quanto la "Tour de France" è successiva.

Cosimo Di Gaetano

Il nome "Tour de France" per la "250 GT" derivava dall'autorizzazione che gli organizzatori dell'evento avevano concesso alla Ferrari a seguito della vittoria di questo modello all'edizione 1956 della gara, come risulta da documenti dell'epoca. Il termine "Tour de France" poteva infatti essere utilizzato da qualunque costruttore, purchè una delle sue vetture risultasse vincente almeno nella propria classe: la Casa di Maranello lo fu ben nove volte dal 1956 al 1964. La

prima volta fu appunto all'edizione del 1956 grazie alla vettura telaio 0557 GT dell'equipaggio De Portago-Nelson. Essa era del tutto simile all'esemplare fotografato con Little Tony che, per questa ragione, ha diritto di fregiarsi dell'appellativo "Tour de France". Nel 1957 la corsa fu vinta dall'esemplare telaio 0677 GT di Gendebien-Bianchi, numero di gara 170. Dal punto di vista estetico differiva da quello dell'anno precedente per la coda, per le 14 alette tra finestrino e lunotto e per le pinne posteriori. Quell'anno al "Tour" arrivò seconda la "250 GT" numero di gara 169 di Trintignant-Picard. Furono poi queste due vetture a consacrare definitivamente il nome "Tour de France" per la "250 GT" e, forse proprio per questa ragione, molti non sanno che già la prima serie del 1956 può essere così definita.

Protagoniste in gara

Sopra. La Ferrari "250 GT Tour de France" con Little Tony.
Sotto. Tour de France 1957: la n. 169 arriverà seconda, la n. 170 prima. Sullo sfondo l'auto di Hill-Seidel (n. 172), ritirata per incidente.
Sotto a sinistra. La "250 GT" n. 73 vincitrice dell'edizione 1956 con De Portago-Nelson. Questo esemplare è del tutto simile a quello fotografato con il cantante romano.



FIAT "128 3P"

APPELLO DALLA FRANCIA

Sono un vostro abbonato francese e sto restaurando una Fiat "128 3P" della quale non riesco purtroppo a reperire il tessuto a quadri dei sedili. C'è qualcuno che può aiutarmi? Il mio telefono è: 0033 670068683.

Jean-Jacques Soli

Alla fine di giugno del 1975 la "3P" (Tre Porte) prende il posto della "128 Sport Coupé", modello nato nel 1972. Oltre al portellone, il nuovo modello presenta una calandra più moderna, finestrini posteriori più ampi, paraurti con inserti in gomma e gruppi ottici posteriori inediti. Per quanto riguarda gli interni, i sedili sono rivestiti in finta pelle e tessuto di colore abbinato alla carrozzeria. Se la finta pelle è facilmente reperibile, il panno, invece, non sembra sia stato mai riprodotto da qualche specialista del settore. L'unica soluzione è sperare che un tappezziere o un ricambista lo abbia conservato e sia disposto a cederlo al nostro lettore d'Oltralpe, che può essere contattato al numero di telefono indicato.



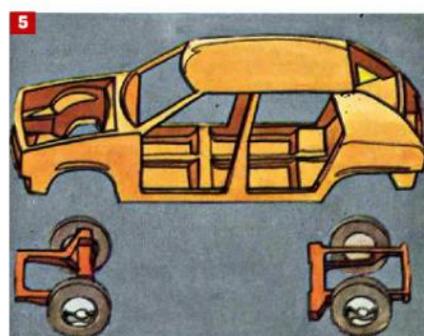
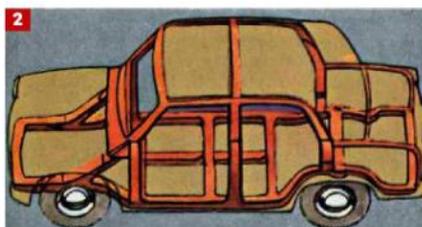
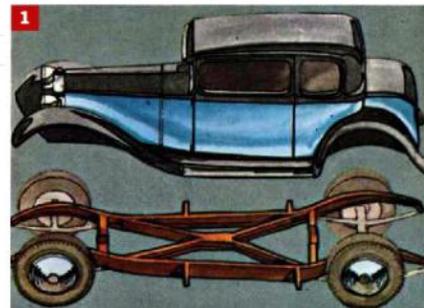
LA SCOCCA

MECCANICA E CARROZZERIA SI SPOSANO

Quanti sono i tipi di autotelaio e quali sono i tipi principali di scocca?

Antonio Longoni

Fondamentalmente possiamo distinguere quattro tipi di scocca. Il primo prevede il telaio separato dalla carrozzeria (disegno 1), una soluzione adottata quasi universalmente fino agli anni Cinquanta e nella quale gli organi meccanici sono supportati da una struttura rigida in acciaio sulla quale viene poi fissata la carrozzeria. Il disegno 2 e il disegno 3 illustrano la struttura portante, dove gli elementi che costituiscono la scocca hanno anche funzione strutturale. Si tratta della soluzione più in voga che consente anche il maggior risparmio di peso a parità di robustezza. Da alcuni anni la sua progettazione è interamente affidata al computer. C'è poi la scocca con telaio a piattaforma (disegno 4), adottata su vetture come la Volkswagen "Maggiolino" o la Renault "4". Essa comporta un telaio scatolato su cui viene poi imbullonata la carrozzeria. Citiamo infine, col disegno 5, il tipo monoscocca con telaietti ausiliari. In questo caso la struttura portante classica è irrobustita nella zona anteriore e in quella posteriore da piccoli telai che hanno la funzione di supportare le sospensioni e il motore.



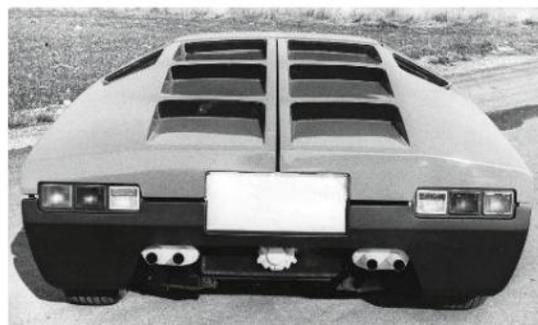
"VAREDO"

L'ULTIMA VOLTA DEI RIVOLTA

Vorrei avere notizie della Iso Rivolta "Varedo" del 1972.

Simone Spada

Quattro mesi dopo l'inaugurazione del nuovo stabilimento di via Monterosa a Varedo (Milano), avvenuta nell'estate del 1972, la Iso Rivolta presentò al Salone di Torino una nuova supercar alla quale venne dato lo stesso nome della località dove aveva sede l'azienda. Il modello si affiancava agli altri già presenti nella gamma, che comprendeva le coupé "Grifo" e "Lele" e la lussuosa berlina a quattro porte "Fidia". La "Varedo" venne progettata interamente dalla Iso e assemblata in loco: la scocca era in vetroresina con struttura in acciaio per ottenere la massima leggerezza unita a un'elevata robustezza. Il motore, un Ford tipo "Cobra Jet" a otto cilindri a V di 90° di 5762 cm³ era collocato in posizione posteriore-centrale e disponeva di 325 CV SAE a 5800 giri. Il cambio era uno ZF a cinque marce, i freni a disco sulle quattro ruote, le sospensioni indipendenti con molle e ammortizzatori telescopici. Queste le dimensioni: lunghezza 4125 mm, larghezza 1930 mm, altezza 1050 mm, passo 2675 mm. Il peso a vuoto era di 1200 kg. La "Varedo" purtroppo esordì in un periodo poco felice per la Casa milanese, che nel 1973 venne ceduta dalla famiglia Rivolta a un gruppo americano, assumendo la nuova denominazione di Iso Industries. In quell'anno venne anche decisa la partecipazione al campionato di F.1., che dilapidò altre risorse. Il 31 dicembre 1974 la produzione di tutti i modelli venne sospesa.



Era alta un metro

Sopra. Di coda la "Varedo" ricorda altre supercar di quel periodo, come la De Tomaso "Mangusta".

Sotto. Con questa linea bassa e filante la vettura era accreditata di una velocità di oltre 260 km/h.





Lo stile RAZIONALISTA

La linea della carrozzeria fu suggerita unicamente da esigenze tecniche: leggerezza, aerodinamica, funzionalità. Oggi è considerata un piccolo capolavoro. Fu battuta in alluminio da Medardo Fantuzzi

di Luciano Greggio, foto di Paolo Carlini



L'

attività agonistica svolta dalla Maserati nell'immediato secondo dopoguerra contraddistinse la fabbrica del Tridente come l'avversaria più temibile della Ferrari, che stava cogliendo in quegli stessi anni i primi clamorosi successi nelle gare internazionali di campionato per monoposto e in quelle riservate alle vetture Sport. Rimasti alla guida tecnica della Casa anche dopo la cessione nel 1937 della maggioranza dell'azienda alla famiglia Orsi, i fratelli Bindo, Ernesto ed Ettore Maserati continuarono a costruire auto da corsa, ma progettarono nel 1946 anche la loro prima vettura granturismo (il modello "A6" di 1,5 litri), che segnò un cambio di orienta-

mento da parte dei nuovi proprietari. Fu nella classe 2 litri che la marca brillò nelle competizioni, dapprima con il modello "A6 GCS" con motore 6 cilindri, che dominò il campo nel 1947-1955, e poi con la "200 S" spinta dal 4 cilindri bialbero a doppia accensione di 1994 cm³, vettura concepita in conformità con le norme stabilite per la categoria Sport Internazionale, in base alle quali si cambiò la sigla del modello in "200 SI". Esse prevedevano che le macchine concepite per le gare fossero inoltre destinate all'impiego come granturismo, grazie ad alcuni adattamenti (una capottina di fortuna, un anacronistico tergicristallo e un improbabile vano bagagli).

Identificata in fabbrica come "Tipo 52", la Maserati Sport "200" entrò in produzione (telaio n° >



Scuola tutta italiana

Nella foto. La vettura, allestita nel 1957 dal carrozziere Medardo Fantuzzi (1906-86), interpretò la classica formula della barchetta biposto Sport, che fu protagonista di tanti successi.





LA CARROZZERIA FU UN'EVOLUZIONE DI QUELLA CREATA NEL 1955 PER LE BARCHETTE "150 S" E "300 S"

2401) nel 1955 e il primo esemplare fu consegnato nell'aprile dello stesso anno, mentre l'ultimo venne costruito nel luglio 1958. Furono in tutto 28 vetture, comprese le derivate "200 SI", fra cui quella con telaio n° 2421, illustrata in queste pagine.

Considerate come variazione sul tema "200 S", le "200 SI" si differenziarono per un motore più potente (da 186 CV a 7000 giri/minuto a 190 CV a 7200 giri/minuto), per le migliorie apportate agli alberi a camme comandati da cascata di ingranaggi e per l'albero motore, reso più robusto e provvisto di cuscinetti di banco maggiorati a 60 mm. La doppia accensione, in origine con due magneti, adottò in seguito due spinterogeni a quattro uscite; l'alimentazione era assicurata da due carburatori Weber doppio corpo "45 DCO3" e da condotti di sezione maggiorata. Modifiche furono pure introdotte al cambio di velocità (a cinque rapporti) e al ponte posteriore, per il quale fu abbandonata la geometria iniziale a ponte rigido con balestre longitudinali a cantilever (di origine "150 S") per adottare lo schema De Dion con semias-

si oscillanti e balestra trasversale. All'avantreno venne conservata la sospensione a bracci sovrapposti con molle elicoidali, mentre la struttura del telaio con longheroni e traverse tubolari venne irrobustita rispetto a quella del precedente modello "A6 GCS". Come già la capostipite "150 S" del 1955, le "200 S" e "200 SI" vennero costruite con guida a destra e furono le prime Maserati Sport del dopoguerra ad assumere tale configurazione, insieme anche alla "300 S" del 1955-59 e in netto contrasto con le altre auto del Tridente, tutte provviste all'epoca di volante a sinistra.

Il telaio fu costruito dalla Gilco di Milano, nota officina specializzata del settore, mentre la carrozzeria barchetta venne allestita in alluminio da Celestino Fiandri, poi rimpiazzato da Medardo Fantuzzi. Essa era contraddistinta da un frontale allungato, da feritoie sulle fiancate, dietro i passaruota anteriore e posteriore, e da un parabrezza in plexiglas basso e avvolgente.

In sintesi, le Maserati 4 cilindri della generazione "200 S"- "200 SI" si rivelarono vetture ab-



Due punti fermi

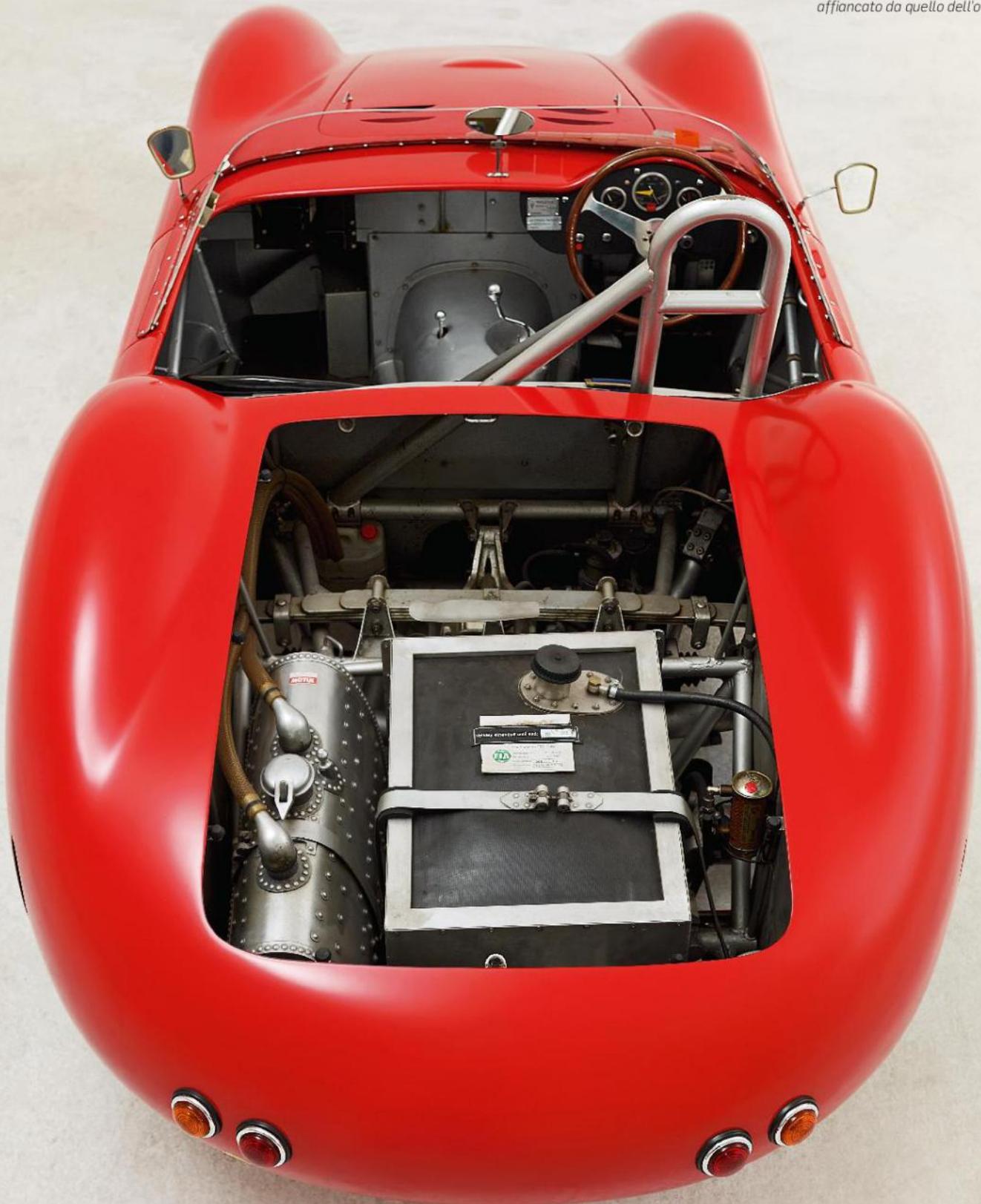
A destra. Il telaio tubolare e la carrozzeria in alluminio erano due costanti tecniche delle barchette italiane dell'epoca.

A sinistra. Il rollbar, ancorato ai tubi del telaio, non figurava nelle vetture costruite in origine.



Il nudo metallo

Nella foto. In evidenza la balestra trasversale al ponte posteriore De Dion e il serbatoio carburante affiancato da quello dell'olio.



CARATTERISTICHE



Quattro ambiziosi cilindri

Sopra. Il vano motore ospita il quattro cilindri bialbero di 2 litri con doppia accensione, due carburatori doppio corpo Weber "45 DCO3", monoblocco e testate in lega leggera, lubrificazione a carter secco, cinque supporti di banco. A destra. Dettaglio delle feritoie sul cofano per l'evacuazione dell'aria e di uno dei due ganci di fermo.



Ha abbassato il muso

Sotto. Il frontale basso e affilato, con l'esigua presa d'aria centrale e i proiettori sotto specifiche carenature di plexiglas, conferisce ancora oggi alla vettura un look moderno, a dispetto dei suoi cinquantasei anni.

bastanza efficienti, spinte da un potente motore in lega leggera (soggetto però a rotture in prossimità dei 7000 giri/minuto), cui era accoppiato un cambio di velocità con la quinta marcia molto prossima alla quarta; la stabilità alle andature veloci rispecchiava chiaramente il rapporto fra il passo lungo (2200 mm) e le carreggiate abbastanza strette (1280 mm all'avantreno e 1230 mm al retrotreno), e ciò comportava un'evidente tendenza al sottosterzo nonché reazioni molto secche in curva. I freni, in origine molto deboli, registrarono qualche miglioramento successivo gra-

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 92 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 1994 cm³
Rapporto di compressione 9,8:1
Potenza 190 CV a 7200 giri/min
Doppia accensione
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
Frizione multidisco a secco
Cambio a 5 velocità + RM
Leva di comando centrale
Rapporto al ponte 4,222:1 (9/38).

Corpo vettura Biposto corsa
Telaio a struttura tubolare
Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci sovrapposti trasversali, molle elicoidali
Sosp. post. con ponte DeDion, balestra trasversale
Ammortizzatori idraulici Houdaille
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e settore
Pneumatici 5,50x16 anteriori, 6,00x16 posteriori
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2200 mm
Carreggiata ant./post. 1280/1230 mm
Peso a vuoto 660 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.



zie all'impiego di guarnizioni di attrito sinterizzate, ma nel complesso essi non riuscirono mai a brillare se sottoposti a forti sollecitazioni.

Sui campi di gara la "200 SI" fu ben lungi dal replicare la lunga serie di successi conseguiti dal precedente modello di 2 litri "A6 GCS", che si rivelò autentico protagonista nelle corse su strada in Italia e all'estero a partire dal 1953. La nuova vettura si dimostrò sufficientemente robusta ed affidabile. Mancarono invece un'adeguata messa a punto per le corse e soprattutto una valida assistenza tecnica ai piloti privati; molti ritiri causati da avarie meccaniche interessarono le forcelle del selettore del cambio di velocità, l'impianto elettrico, il cedimento della dinamo e del motorino d'avviamento, le perdite d'olio dalle guarnizioni dei semiassi, tutti guasti imputabili ad una scarsa preparazione delle vetture.

Alla "200 SI", che fu comunque una valida avversaria delle altre concorrenti, vennero a mancare i necessari aggiornamenti tecnici da parte della fabbrica, impegnata nella stagione 1957 in un enorme sforzo per l'evoluzione della monoposto "250 F" di Formula 1, con la quale Juan Manuel Fangio conquistò quello stesso anno il suo quinto titolo mondiale, primo e unico nella storia della marca del Tridente.

In chiusura di stagione la Maserati, oppressa da gravi difficoltà economiche, abbandonò le competizioni, limitandosi a consegnare le vetture Sport alle scuderie private. R



UNA CARRIERA

di Luciano Greggio, foto di René Photo Agency

TUTTA IN SALITA

Pochi e di secondo piano i successi sportivi. Nel 2011 l'esemplare telaio 2415 fu messo in vendita per due milioni



Il pilota e la sua signora

A destra e sotto. La Maserati "200 SI" telaio 2421 durante la Vernasca Silver Flag. Al volante Massimo Sordi (che nel 1987 ha rilanciato come "Storica" la famosa Scuderia Mediolanum), al suo fianco la moglie, Elena Du Chéne De Vére.



La nostra Maserati, telaio numero 2421, fu costruita nel 1957 e impiegata a lungo in diverse attività agonistiche in Usa e in Messico, per approdare nel 1986 alla collezione del milanese Massimo Sordi, in faticabile direttore sportivo della Scuderia Mediolanum Storica.

Egli ha subito conquistato con essa il campionato italiano nel Trofeo Csai della Montagna e ha partecipato, dal 1987 al 1996, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, alla Mille Miglia, alla Coppa Intereuropa a Monza e alle più significative gare di velocità in circuito e in salita riservate alle vetture del passato. Fra le altre, Sordi si è aggiudicato nel 1996 il primo posto assoluto e di classe nel Trofeo Csai della Montagna, oltre al secondo posto assoluto e al primo di classe nel campionato italiano di velocità. Nel 1997 e 1998 ha conquistato il primo posto assoluto e primo di classe nel Campionato Italiano Velocità Autostoriche e nel Trofeo Csai della Montagna, successo quest'ultimo che ha replicato nel 1999; nel 2000 si è imposto nuovamente nel campionato italiano di velocità. La vettura ha coronato così con successo, a oltre cinquant'anni dal suo esordio in gara, un'assidua carriera sportiva, inizialmente avara di risultati positivi. Nonostante questa pecca, la Maserati "200 SI" telaio 2415, pure del 1957, fu messa in vendita nel 2011 dalla Casa d'aste Kidston per due milioni di euro.

La "200 SI" esordì in gara il 18 agosto 1956 al G.P. di Pescara con Piero Taruffi, il quale condusse la vettura, telaio 2401, al secondo posto assoluto. Quasi la metà delle "200 SI" prodotte fu venduta negli Stati Uniti; una di esse, guidata dal pilota anglo-americano Lance Reventlow, si classificò al 9° posto nella prima gara disputata nel 1957 sul circuito di Pomona, in California. Nelle corse successive a Sebring e a Palm Springs la "200 SI" fu costretta al ritiro.

Al Giro di Sicilia del 1957 Giorgio Scarlatti arrivò terzo e Mennato Boffa settimo; nelle altre competizioni disputate in America con i piloti John Fitch e Jim Hall, la Maserati non terminò la gara; Fitch fu terzo al Nassau Memorial Trophy dell'8 dicembre 1957, ma alla 1000 km di Buenos Aires 1958 le tre vetture affidate a Scarlatti-Negri, Bonnier-Gregory e Gerini-Musso furono costrette ad abbandonare. L'unica vittoria arrivò l'anno dopo al G.P. di Pergusa con Nino Vaccarella. In compenso, furono molti i piazzamenti conquistati fino alla fine del 1959. **R**



La scalata del Giau
Nella foto, La Jaguar "XK 120"
(1954) di Sossio Porzio tiene testa,
lungo i tornanti del Passo Giau,
alla Lancia "Appia Convertibile"
(1957) di Raffaele Rizzi.

DOLOMITI ANTISTRESS



Nel decennale della kermesse l'obiettivo era ritrovarsi tra amici, in uno scenario d'incomparabile bellezza, senza l'assillo dei cronometri. In quota, il sole ha fatto la felicità di chi guidava una cabriolet o una spider. Per finire, tutti ospiti della Scuola Alpina Fiamme Gialle di Predazzo

testo e foto di Paolo Mazzetti



Lontano dallo stress, per una vacanza con l'auto storica sulle montagne più belle del mondo: questo è stato Asiautoshow, raduno di quattro giorni organizzato sulle Dolomiti dall'Asi. Classificato come "evento turistico culturale", l'evento si è svolto con base a Cortina d'Ampezzo (BL) da giovedì 11 a domenica 14 luglio, volutamente trascurando ogni aspetto agonistico.

Gli unici obblighi richiesti ai partecipanti sono stati il rispetto dell'orario di partenza al mattino - uno dopo l'altro, di seguito, senza un preciso ordine progressivo - e quello di affiggere su un'originale "carnet de passage", realizzato a forma di passaporto, una serie di adesivi che attestassero il passaggio nelle località lungo il percorso. Il tutto in un clima rilassato e conviviale, con frequenti soste per ammirare il panorama e visitare siti interessanti.

Il regolamento di questa decima edizione del meeting limitava l'ammissione a cento vetture: le 215 richieste di partecipazione pervenute agli organizzatori hanno indotto però l'Asi ad accettarne qualcuna

di più, fino a raggiungere le 113 presenze. La selezione è stata scrupolosa e motivata, come ha spiegato Roberto Loi, presidente dell'Asi: "Abbiamo cercato di essere obiettivi ed equanimi nell'ammissione, rispettando i criteri di rarità e di anzianità dei veicoli, nonché di rappresentanza di quanti più club possibili".

Il risultato è stata una selezione che spaziava da una Rolls-Royce "Silver Ghost Piccadilly" del 1923 a un'Alfa Romeo "Spider" del 1992, con un mix di modelli turistici e sportivi e una preponderanza di splendide granturismo di ogni epoca: ai piccoli motori delle Lancia "Appia GTE" Zagato e Austin Healey "Sprite" si contrapponeva l'esuberante quantità di centimetri cubi e cilindri delle Ferrari "512 BB" o delle Maserati "Bora", "Indy" e "Mexico". A proposito di vetture del Tridente, non è passata inosservata la vistosa scritta apposta sulla fiancata di una Maserati barchetta del 1956, frutto di una delle deprecabili vicende giudiziarie che negli scorsi anni hanno coinvolto alcuni di questi esemplari: modello "350 S" per il perito del tribunale, modello "150 S" per Mase- ➤

I papaveri arrossano i prati

Sopra. Giù la capote, c'è il sole.

Sopra, foto piccola. Helga Happacher ha accolto sul passo Monte Croce i 113 equipaggi.

In alto. Ad Asiautoshow era presente il presidente della Fiva, Horst Bruning, sulla sua Citroën "DS Cabriolet".

Sotto. Roberto Loi, presidente dell'Asi, e Pietro Piacquadio, presidente della commissione manifestazioni.





Tricolore fra i monti

Sopra. Sui monti di Pacol, nei pressi di Cortina, si forma un inedito Tricolore, grazie alla Fiat "500 Gamine" Vignale (1970) di Maurizio Candini, all'Alfa Romeo "Giulia Spider Veloce" (1966) di Patrizio Faustini e all'Alfa Romeo "Giulia SS" (1963) di Livio Zohil. Sotto. La Jaguar "XK 150 OTS" (1958) di Marco Binetti.

rati, Csai, Fiva e Asi. Scenario di Asiautoshow 2013 sono state le Dolomiti, decretate nel 2009 dall'Unesco "Patrimonio dell'Umanità". Il programma prevedeva quattro percorsi, a formare un quadrifoglio attorno alla "perla delle Dolomiti". "L'Organizzazione delle Nazioni Unite ha pure concesso al nostro raduno il proprio patrocinio" ha annunciato Pietro Piacquadio, presidente della commissione manifestazioni dell'Asi.



Le verifiche si sono svolte nella mattinata di giovedì a Cortina; tutte le auto erano in possesso di omologazione Asi (un paio di vetture non omologate non sono state ammesse, suscitando qualche mugugno). La partenza della prima tappa è avvenuta alle 15, alla volta del Lago di Misurina. Da qui, gli equipaggi avrebbero dovuto salire alle Tre Cime di Lavaredo ma,

a dimostrazione che alcuni enti locali non comprendono il ritorno promozionale dei raduni di auto storiche, la carovana non ha ricevuto l'autorizzazione a salire lungo la strada di proprietà comunale.

Poco male, tenuto conto che il successivo tratto da Dobbiaco al Passo Monte Croce è splendido: all'hotel sul passo, grazie all'ospitalità di frau Helga, i partecipanti si sono consolati con una squisita merenda, rinfrescandosi con la bevanda tipica del posto: acqua aromatizzata con i fiori di sambuco. Attraversando Auronzo di Cadore, gli equipaggi sono quindi rientrati a Cortina.

Venerdì, la partenza è avvenuta alle 8.30, per affrontare la scalata del Passo Giau. Dopo la discesa, a Malga Ciapela, era prevista una sosta di un paio d'ore per un piccolo ristoro e la visita a una delle meraviglie delle Dolomiti, i Serrai di Sottoguida: lasciate le vetture, gli equipaggi hanno percorso il lungo canyon tra le pareti di roccia a bordo di un trenino.

Attraversate Canazei e Moena, scendendo la valle, i soci Asi sono stati ospiti della Scuola Alpina della



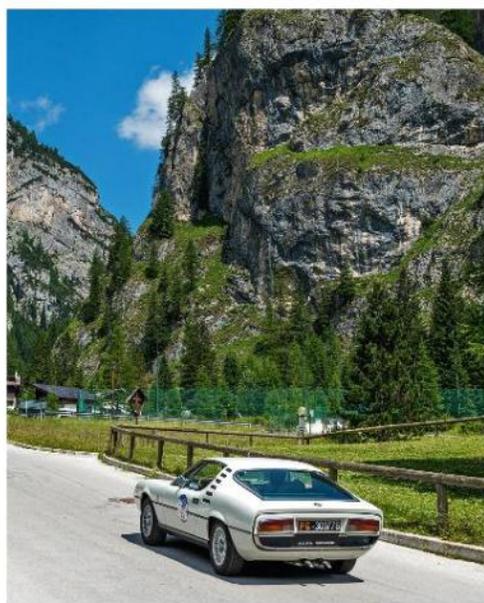
113 AUTO AL VIA SULLE 215 CHE AVEVANO FATTO RICHIESTA. L'ASI HA SCELTO IN BASE ALL'ANZIANITÀ E ALLA RARITÀ



Guardia di Finanza a Predazzo. Parcheggiate le auto nella piazza d'armi, i partecipanti si sono visti servire il pranzo in una sala della caserma. L'ospitalità è stata tanto cortese da indurre a un po' di buonumore, con i proprietari che chiedevano al comandante se, durante la colazione, i finanzieri stessero rilevando le targhe delle loro auto parcheggiate...

Il presidente Loi ha ricordato che la visita alla caserma rientrava nell'ottimo rapporto di collaborazione tra Asi e Fiamme Gialle, con l'obiettivo di ribadire che i veicoli storici non devono contribuire alla determinazione del reddito.

Nel pomeriggio, valicato il Passo Falzarego, la carovana ha fatto ritorno a Cortina. Il programma del sabato prevedeva la scalata di alcuni tra i più bei passi alpini - Sella, Pordoi e Gardena - con pomeriggio libero per visitare Cortina e il museo paleontologico. Domenica, dopo una sosta nei pressi della diga del Vajont, in ricordo delle vittime della strage del 1963, il raduno si è concluso a Farra d'Alpago, sul Lago di Santa Croce, con la tradizionale premiazione. 



Il Tridente delle polemiche

Sopra. Il dubbio è espresso pure sulla fiancata: quella di Massimiliano Bistrot è una Maserati "150 S" o una "350 S"? In alto, da sinistra. La Lancia "Lambda" (1928) di Guido Cotta; l'Alfa Romeo "Giulia Super" (1972) dell'Arma dei Carabinieri (non poteva che avere il numero 112).

Quattro giornate particolari

A sinistra. L'Alfa Romeo "Montreal" (1971) di Giacomo Radicchia, a Malga Ciapela. Le quattro giornate del raduno sono state vissute su altrettanti percorsi dolomitici, con partenza e arrivo a Cortina.

PROTAGONISTE Volvo "Super Polar" 1991

VACANZE



IN ITALIA

Studiata per il nostro mercato, ottiene un successo strepitoso, sebbene il progetto risalga ai primi anni Settanta: è l'effetto moda di un prodotto politicamente corretto e gradito a un ceto medio-borghese che s'ispira alla cultura nordeuropea, rispetta l'ambiente e tiene nella dovuta considerazione la sicurezza. Grazie alla sua longevità è facile da trovare in buone o ottime condizioni e a poco prezzo

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



Oltre due metri cubi
Nella foto. Il volume del vano bagagli varia da 1200 a 2150 litri e consente di stivare tutto il necessario per una lunga vacanza. Le barre portatutto erano disponibili a richiesta con supplemento di prezzo.



Salotto di pelle

Sopra. Il ricco equipaggiamento includeva il rivestimento dei sedili in pelle, ancora in buone condizioni in questo esemplare. La strumentazione comprende il contagiri (sulla sinistra), previsto anche sulla più economica "Polar". Stona un po' l'autoradio aftermarket.

Motor Show 1990, Bologna: la Volvo presenta la "Super Polar", ultima variante delle station wagon serie "240". Si tratta di una versione studiata per l'Italia che deriva dalla più economica "Polar" lanciata un anno prima e che ha avuto grande successo. Il motore è sempre il quattro cilindri in linea monoalbero a camme in testa di 1986 cm³ da 109 CV, nella più evoluta versione alimentata a iniezione e dotata di catalizzatore e sonda Lambda.

Nel periodo 1992-93, quando della serie "240" rimangono in produzione solo le station wagon, in Italia sono presenti a listino solo la "Polar" e la "Super Polar", che saranno prodotte complessivamente in circa 15.000 esemplari (per il 35% della seconda).

Quando nel 1989 viene rilanciata in Italia con la "Polar", la serie "240" di 15 anni prima è una macchina datata. Tuttavia resta la station wagon europea con la maggior capacità di carico e la sua immagine di vettura robusta e protettiva, esempio del design essenziale scandinavo, fa breccia nel

cuore dei giovani padri di famiglia in carriera. In altre parole, diventa di moda.

Non solo: l'anzianità del modello fa della "Polar" (e quindi della "Super Polar") una macchina perfetta, in cui sono stati risolti tutti i problemi di corrosione, di affidabilità meccanica e di stabilità del modello d'esordio. La guidabilità è migliorata, l'estetica è stata addolcita con interventi di buon gusto e la sicurezza (argomento a cui i padri di famiglia italiani stanno diventando sensibili) ha toccato i massimi livelli. L'abitacolo, per esempio, è protetto da una gabbia solidissima; le portiere sono rinforzate con barre d'acciaio, secondo una tendenza che verrà poi adottata da tutte le automobili; l'abitacolo è studiato per non "offendere" i passeggeri in caso d'incidente; il piantone dello sterzo è snodato per impedirne l'arretramento in caso d'urto frontale; i freni a quattro dischi con doppio circuito garantiscono in ogni condizione l'80% della potenza, anche in caso di guasto di uno dei circuiti; il serbatoio del carburante si trova in posi-



SUPER

Catalizzatore d'annata

Sotto. Il logo sulla calandra segnala la presenza del catalizzatore a tre vie con sonda Lambda, che la Volvo adotta già dal 1977 sulle vetture destinate al mercato Usa. La "Super Polar", al contrario della "Polar", era disponibile solo catalitica.



La sicurezza messa in gabbia

Sopra. L'abitacolo è protetto da una robusta struttura a gabbia, studiata dalla Volvo fin dagli anni Sessanta. Le porte, di spessore notevole, sono rinforzate da barre in acciaio.

In basso. Il divano posteriore è omologato per tre, ma comodo lo è soltanto per due.



zione protetta davanti al ponte posteriore e il bocchettone non si apre in caso di urto.

Nata in Svezia, la serie "Polar" è abbondantemente protetta dagli agenti atmosferici e, in particolare, dal sale che sulle strade del Nord viene cosparso in abbondanza durante la stagione invernale. La Volvo dichiara che la carrozzeria della "Polar" è realizzata con "oltre 15 metri quadri di acciaio galvanizzato su entrambi i lati" e che "l'intera scocca è fosfatata con zinco e trattata per immersione con un processo di elettrolisi. Quattro mani di fondo sono applicate prima della verniciatura finale e le parti più esposte sono rivestite con vernici poliestere; le parti scatolate sotto le porte sono ventilate".

La "Super Polar", arricchita nell'equipaggiamento, offre di serie una dotazione a cinque stelle, che prevede alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, vetri azzurrati, chiusura centralizzata delle portiere e del portellone, retrovisori esterni regolabili elettricamente e riscaldati, lavatergifiari, lavatergigiunotto, condizionatore d'aria, interni in pelle con inserti >





CARATTERISTICHE

Motore Tipo "B200F" anteriore, longitudinale
4 cilindri in linea
Alesaggio 88,9 mm - Corsa 80 mm
Cilindrata 1986 cm³
Rapporto di compressione 10,1:1
Potenza 109 CV DIN a 5900 giri/min
Coppia 15,5 kgm DIN a 2900 giri/min
Un albero a camme in testa
Alimentazione a iniezione elettronica
Catalizzatore a 3 vie con sonda Lambda
Accensione elettronica
Lubrificazione forzata, 3,8 litri
Raffreddamento ad acqua, 9,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Frizione monodisco a secco
Leva di comando centrale
Rapporto al ponte 3,91:1
Pneumatici 185/70 SR14
Cerchi in lega 5,5J x 14.

Corpo vettura Giardinetta 5 porte, 5 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori McPherson,
barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido,
molle elicoidali, barra Panhard
Ammortizzatori telescopici
Freni a disco, doppio circuito,
servocomando a depressione
Sterzo con servocomando
Serbatoio carburante 60 litri.

Dimensioni e peso Passo 2650 mm
Carreggiata ant./post.
1420/1360 mm
Lunghezza 4785 mm
Larghezza 1707 mm
Altezza 1460 mm
Peso a vuoto 1430 kg.

Prestazioni Velocità 172 km/h
Accelerazione 0-100 km/h
in 16,2 secondi
Consumo medio 10,3 l/100 km.

lateralmente in vinile, cerchi in lega, vernice metallizzata in tre tinte esclusive (vedi a pag. 51), servosterzo, sedili anteriori con supporto lombare regolabile e riscaldati, freni con ABS. L'airbag invece è a richiesta, così come le barre sul tetto per il trasporto di oggetti ingombranti, ad esempio una barca, gli sci o le biciclette. Il vano bagagli tocca i 1200 litri con il sedile posteriore in posizione normale e i 2150 litri con il sedile abbattuto, più che sufficienti per una famiglia di quattro o cinque persone.

La vettura protagonista del nostro servizio, in livrea amaranto metallizzato con interni neri, è stata costruita nel 1991 e immatricolata a Modena nel 1992. Ha percorso 238.500 km, che non sono tanti per una Volvo: frequenti sono i casi di "Polar" che hanno totalizzato mezzo milione di chilometri accontentandosi della normale manu- ➤

Il nero snellisce

Sopra. Il portellone col lunotto ingrandito e montato a filo della carrozzeria viene introdotto col model year '89. I poggiatesta forati sono stati adottati fin dall'esordio. Sotto. I finestrini e i brancardi nero opaco e le fasce adesive dello stesso colore alla base dei vetri laterali vennero adottate per snellire le fiancate e modernizzare la linea.



**BENCHÉ LUNGA QUASI 4,8 METRI,
HA UN RAGGIO DI STERZATA
SIMILE A QUELLO DI UN'UTILITARIA**



ALESSANDRO BARTELETTI



ALESSANDRO BARTELETTI

Rollio controllato

A sinistra. Il comportamento in curva è caratterizzato da un sensibile sottosterzo, che si corregge aumentando l'azione sul volante; il rollio che ne consegue non compromette la tenuta di strada. Si notino i paraspruzzi, tipici delle vetture di produzione svedese.



Non proprio una piuma

Nella foto. Con una potenza di 109 CV a fronte di 1430 kg di peso a vuoto, le prestazioni sono modeste e il consumo elevato. I lunghi trasferimenti a velocità costante sono perciò i più adatti a questa vettura. L'antenna radio sul montante posteriore sinistro era stata adottata col model year '79.



ALESSANDRO BARTELETTI

Quotazione
€ 2000

Il valore di una "Super Polar" in normali condizioni d'uso è simbolico. Se invece si tratta di un vero esemplare da collezione, esentato dal bollo, in perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, una richiesta superiore, anche fino a 3000-3500 euro, è giustificata.

Esemplari
Circa 5000

Anni di produzione
1990-93

VOLVO "V70 POLAR" 2013

NESSUNA RINUNCIA

Il nome "Polar" ha assunto valore di marchio, come "500" per Fiat o "Mini" per BMW. Dopo il successo della prima "Polar", esso ha infatti designato vari modelli della Casa allestiti in chiave semplificata senza intaccare le prerogative di qualità, robustezza e sicurezza tipiche della Casa. Il nome storico "Polar" torna oggi per designare la versione più invitante della rinnovata "V70": invitante per le prestazioni, per la dotazione di bordo e soprattutto per il prezzo: 29.950 euro la "entry level". La "V70 Polar" offre di serie climatizzatore automatico bi-zona, cerchi in lega da 16", controllo DSTC, sistema "City Safety" e freno di stazionamento elettrico. Inoltre, inserti in alluminio, volante in pelle, luci diurne a led e interni in tessuto "T-Tech". Alla "V70 Polar" si affianca la più dotata "Super Polar" (da 31.720 euro) che offre, senza supplemento di prezzo, l'impianto "infotainment" con schermo "touch" da 7" e "Audio High Performance", il bluetooth e il "Sensus Connected Touch".





tenzione. Il motore non è mai stato revisionato e la vernice è originale: bastino queste due considerazioni per comprendere quanto sia meritata la stima che la Volvo si è guadagnata presso gli utenti italiani.

La guida è piacevole. Merito di uno sterzo leggero, ma diretto e preciso, e di un diametro di sterzata da utilitaria, che si apprezza nelle manovre di parcheggio e nella guida in montagna. Perfetto il cambio a cinque rapporti (in precedenza a quattro con overdrive optional). Il comportamento in curva è sottosterzante (una garanzia) e caratterizzato da un rollio accentuato, che però non compromette la tenuta. Un limite, semmai, è costituito dall'antiquato (ma solido) retrotreno a ponte rigido, che sullo sconnesso, come noto, non dà il meglio di sé. Eventuali suoi scarrocciamenti su fondo dissestato si possono correggere facilmente grazie alla prontezza dello sterzo e a un avantreno McPherson particolarmente efficiente.

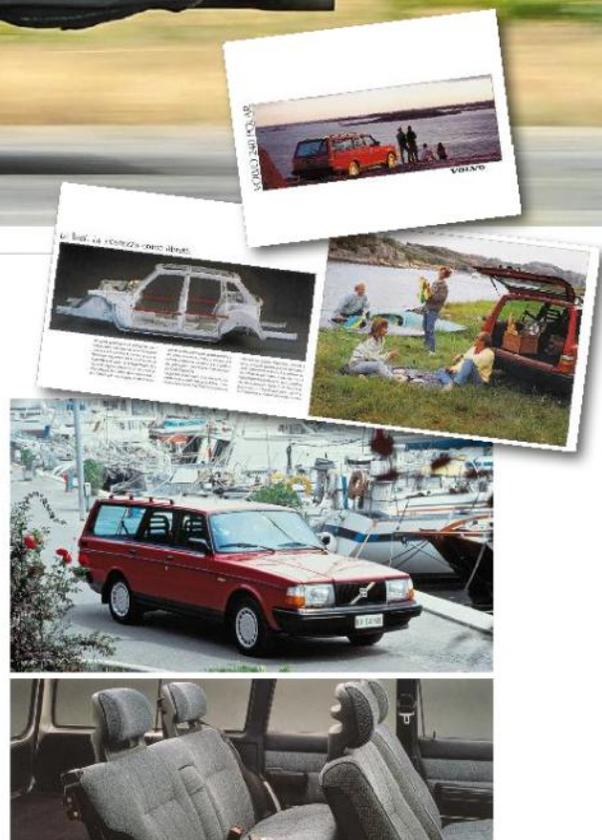
Nel gennaio del 1991, quando viene commercializzata, la "Super Polar" costa 29.900.000 lire, cinque milioni più della "Polar" normale, ma assai meno, a parità di contenuti, delle concorrenti di altre marche. Fa bene dunque la Volvo a ripescare il nome "Polar" per la sua nuova "V70".



"POLAR" 1989-93

SE CONTA LA SOSTANZA

La serie "240" è stata, all'epoca, una rassicurante realtà per la Volvo. In Italia, però, il prezzo elevato ne limitava la diffusione. La "Polar", versione con finiture semplificate e gamma colori ridotta, è stata per la Casa svedese l'arma giusta, almeno in Italia, per il rilancio del modello "240", ormai "stanco". Di serie ha gli interni in tweed, la chiusura centralizzata e i tergifari. Tra gli optional specifici, il bullbar anteriore di protezione e le griglie per i fanali posteriori. Il motore è il solito due litri da 116 CV, offerto anche in versione catalizzata da 109 CV (si riconosce per la lettera greca lambda, simbolo dell'omonima sonda, sulla mascherina). La "Polar" base viene prodotta fino al 1993 in 9800 unità.



UNA SVEDESE CHE TI È FEDELE

La sua affidabilità la rende adatta anche ai lunghi trasferimenti spesso necessari per partecipare ai raduni. Il consumo è elevato, ma poco importa quando si percorrono pochi chilometri l'anno. I vecchi proprietari, che non l'hanno scordata, oggi la ricomprano. A prezzo quasi simbolico

LA PAGELLA

Fascino	****	Era già un classico da nuova. A maggior ragione ora, passati vent'anni, questa caratteristica va a suo vantaggio.
Prezzo	*****	Siamo ai confini fra l'usato e il classico, perciò la spesa è minima. Il problema è trovare esemplari con pochi chilometri.
Costo di gestione	***	Tutte le "station" serie "240" sono storiche avendo compiuto almeno vent'anni. La manutenzione non è un problema.
Uso quotidiano	***	Praticità, sicurezza e facilità di guida sono da manuale. Però si va piano e si consuma molto (7 km/litro in città).
Affidabilità	*****	Nemmeno se sottoposta ai peggiori maltrattamenti ti lascia a piedi. Poi c'è l'eccezione che conferma la regola...
Reperibilità ricambi	****	Si trova praticamente tutto, sia presso i concessionari, sia cercando su Internet. I prezzi sono però adeguati.
Attività dei club	****	A livello nazionale ci sono sia il registro di marca, sia un registro dedicato in modo specifico a questo modello.

CLUB

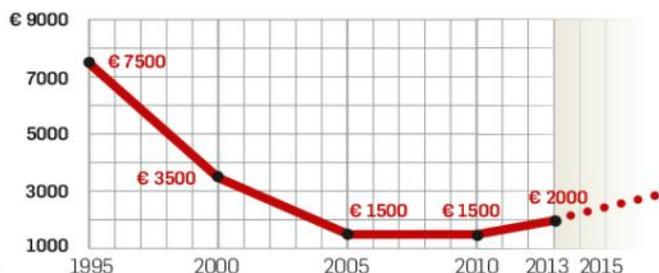
Registro Italiano Volvo d'Epoca, fondato dalla Casa. www.volvoautoitalia.it/epoca/default.asp

Registro Italiano Volvo 240 www.volvo240.it

VALORE NEL TEMPO

È ORA DI COMPRARE

Le Volvo erano note per mantenere un valore elevato. La "Super Polar", che nel 1990 costava 29.900.000 lire, nel 1995 spuntava una quotazione della metà che, negli anni successivi, ha continuato a scendere, fermandosi solo nel 2005. Il grafico mostra ora una lenta ripresa. I valori riportati si riferiscono a tutte le versioni della "240 SW" (1982-93); per la "Super Polar" si può ipotizzare qualcosa in più. Ma sono soprattutto le condizioni della vettura a determinarne il valore.



NE HANNO SCRITTO

LA MONOGRAFIA È IN FRANCESE

- **Quattroruote** febbraio 1977, Impressioni di guida della Volvo "245 DL".
- **Le Break Volvo 240 de mon père**, Etai 2009, autore Thomas Morales, testo in francese, 120 pagine, 35 euro.
- **Volvo - Le automobili dagli anni Venti agli anni Ottanta**, Edizioni della Libreria dell'Automobile 1985, autore Björn-Eric Lindh, testo in italiano, 232 pagine, 30 euro circa online.

GAMMA COLORI

Polar 1989-93

Bianco, rosso, argento metallizzato, antracite metallizzato

Super Polar 1990-93

- Peltro metallizzato
- Verde scuro metallizzato
- Amaranto metallizzato

IL RESTAURO

IL TEMPO LE FA UN BAFFO

Punto di forza delle Volvo "classiche" è la qualità, che le rende molto longeve. A metà anni 80 la Casa svedese stimò, su base statistica, che l'età media delle proprie vetture era di 20,7 anni, contro i 19,6 delle Mercedes e i 15,5 delle BMW. Tuttavia nei primi anni di produzione (1975-77) la serie "240" fu afflitta da problemi di corrosione precoce, che rischiò di compromettere il buon nome del marchio. La soluzione definitiva arrivò all'inizio degli anni 80, con la zincatura a caldo di gran parte dei lamierati, oltre che coi nuovi processi di verniciatura. Risultato, la "Super Polar", se non subisce danni di carrozzeria mal riparati, è immune dalla ruggine per tutta la vita. Rari i problemi alla meccanica. Probabilmente nessuna "station" serie "240" ha finora richiesto un restauro integrale. Nel caso fosse necessario, tutti i ricambi sono disponibili.

Non ha cambiato pelle
A sinistra. Il nostro esemplare conserva la vernice originale amaranto. Il rivestimento nero opaco sotto le porte fu introdotto con il model year 1986.

RICAMBI

Calandra	€ 326,70
Proiettore anteriore completo	173,03
Fanale posteriore completo	151,25
Paraurti anteriore/posteriore	143,99
Paraspruzzi anteriore	16,69
Paraspruzzi posteriore	13,55
Parabrezza	210,54
Maniglia porta anteriore/posteriore	59,53
Gruppo frizione	379,94
Pompa acqua	60,01
Disco freno anteriore	65,34
Disco freno posteriore	52,03

Si ringrazia per la collaborazione la modella Elena Galliano.



ACHT *Cylinder*

Otto cilindri! La guerra era finita da poco, gli Alleati gli avevano imposto pesanti restrizioni e loro lanciavano una otto cilindri... Quello dei tedeschi sì, fu vero boom. Ma la politica fiscale, in Germania, non penalizzava l'automobile

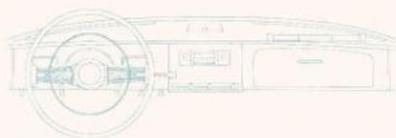
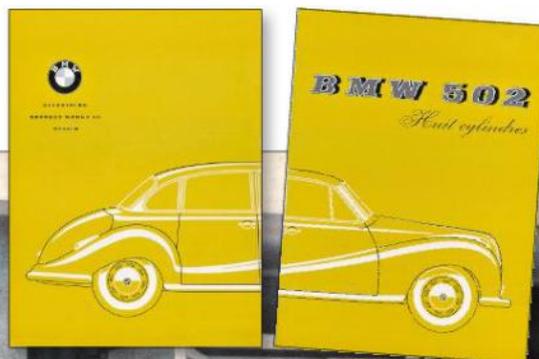
di Niccolò Gilardini

L'eleganza è nei parafranghi

Sotto. La carrozzeria è la stessa della "501" sei cilindri uscita nel 1952. La vettura è lunga 5,73 e larga 1,78 metri; pesa intorno ai 1450 kg.

Immagine stilizzata

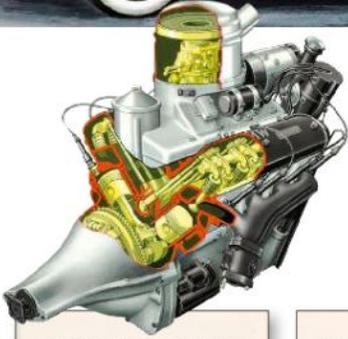
A destra. La copertina annuncia che la caratteristica principale è il motore V8. Lo stesso che verrà poi montato sulla roadster "507".



Une des grandes



huit cylindres



Due cilindrate, tre potenze
A sinistra. Il motore V8 (bancate a 90 gradi, distribuzione ad aste e bilancieri) era disponibile in due cilindrate: "2600" (100 CV) e "3200". Quest'ultima prevedeva a sua volta una variante, leggermente più potente (da 120 a 140 CV), destinata alla "502 3.2 Super", il modello top di gamma.

La Beetle era la signora di un mondo che si apriva per un grande pubblico con un motore standard per il VWF 800.

Una serie di motori di tipo V8 era già in sviluppo da tempo, ma solo nel 1954 si riuscì a mettere a punto un motore V8 che avrebbe permesso di aumentare la potenza della Beetle.

Una Beetle "Super" si rivelò di fatto la versione più potente della Beetle. Il motore V8 era montato in un vano motore che era stato progettato per ospitare un motore di tipo V4. Il motore V8 era montato in un vano motore che era stato progettato per ospitare un motore di tipo V4.

Il motore V8 era montato in un vano motore che era stato progettato per ospitare un motore di tipo V4.



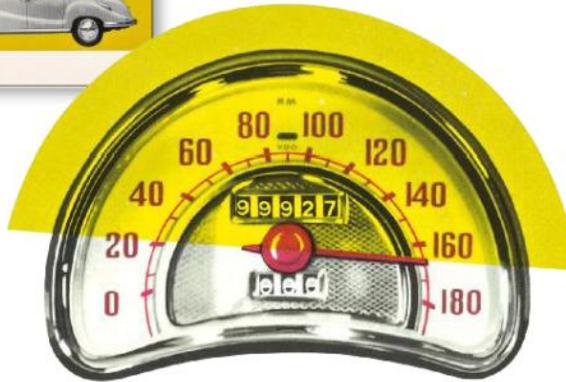
Un motore V8 di tipo V8 era già in sviluppo da tempo, ma solo nel 1954 si riuscì a mettere a punto un motore V8 che avrebbe permesso di aumentare la potenza della Beetle.

Una Beetle "Super" si rivelò di fatto la versione più potente della Beetle. Il motore V8 era montato in un vano motore che era stato progettato per ospitare un motore di tipo V4.

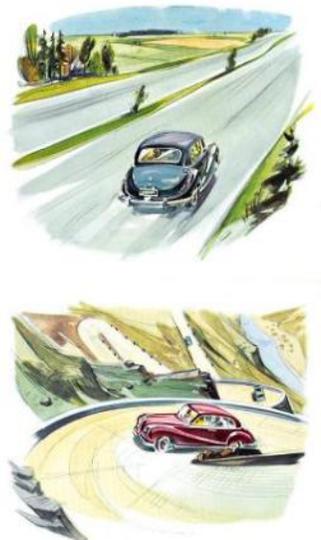
Il motore V8 era montato in un vano motore che era stato progettato per ospitare un motore di tipo V4.



Il piacere di viaggiare comodi
Sotto. Ritratta su uno sfondo marino che potrebbe essere stato copiato da una cartolina della Costa Azzurra, la "502" si mostra in un'azzardata livrea gialla che ne stempera la severità della linea.
A destra. Ci permettiamo di notare la somiglianza del cruscotto con quello della nostra modesta "600".



In autostrada e in montagna
Sotto. Due disegni che intendono sottolineare l'attitudine della vettura sia a percorrere velocemente le lunghe "Autobahn" germaniche ancora col fondo in calcestruzzo (erano state progettate per resistere all'usura dei mezzi cingolati della Wehrmacht), sia i tormenti dei passi alpini. La "502" era equipaggiata inizialmente di quattro freni idraulici a tamburo e solo la versione più potente poteva essere dotata, a richiesta, dei dischi all'avantreno.



Huit cylindres

2.6 litres

3.2 litres

	2.6 Litres	3.2 Litres	3.2 Litres Super
Type de moteur	8 cylindres en V, moteurs quatre temps, angle de disposition des cylindres 90°, à dimensions limitées	120 CV à 4000 t/min.	140 CV à 4000 t/min.
Puissance	18.1 mkg	22.5 mkg	22.6 mkg
Comple-moteur sans	71 mm	82 mm	82 mm
Alésage	55 mm	75 mm	75 mm
Tourner	2580 cm ³	3158 cm ³	3180 cm ³
Capacité	7.1 l	7.2 l	7.3 l
Tous de construction en ligne, en tête des cylindres	par pontons, tige et culbuteurs, à entrappe de jeu automatique en alliage léger, jige sans fusoir	inversé à double corps avec carburateur auxiliaire de démarrage 2 litres	sur chargeur de chaleur incorporé dans le bloc cylindres
6 carburateurs	Boîte à vitesse à quatre vitesses en dessous des sièges AV, avec pignons à taille hélicoïdale et synchronisation de blocage des roues des vitesses	1ère vitesse 5.78:1	2e vitesse 2.23:1
Boîte à vitesse	3e vitesse 1.49:1	4e vitesse 1:1	tous les Multitoc
Rapport	Sur le colonne de direction	5.09:1	5.00:1
Disposition du levier	Rapport pour arrière	1.225:1	1.225:1
Chassis	cadre type boîte soudé à la soudeuse, traverses tubulaires très robustes, offrant une protection totale de tous les fûts	guidage des roues indépendant par des systèmes triangulaires montés sur des silentbloks, 2 barres de torsion rigides, 2 amortisseurs télescopiques	pont barre avec transmission hypoid, suspension par deux barres de torsion rigides, et deux amortisseurs télescopiques
6 carburateurs	Pneus	4.50 K x 15	4.50 K x 15
Boîte à vitesse	Direction	approximativement, sans jeu	approximativement, sans jeu
Boîte à vitesse	Freins	hydraulique, agit sur les quatre roues. Duplex à l'avant. Simplex à l'arrière	hydraulique, agit sur les quatre roues. Duplex à l'avant. Simplex à l'arrière
Boîte à vitesse	Freins	commence le freinage sur les roues AV	commence le freinage sur les roues AV
Boîte à vitesse	Surface de freinage effective	281 mm de diamètre, en fonte gris, avec de nombreuses ailettes	281 mm de diamètre, en fonte gris, avec de nombreuses ailettes
Boîte à vitesse	Réserve à l'intérieur	1072 cm ²	1380 cm ²
Boîte à vitesse	Poids à vide en ordre de marche	1160 Kgs. environ	1460 Kgs
Boîte à vitesse	Charge admissible	6 personnes et bagages	6 personnes et bagages
Boîte à vitesse	Voie avant	1300 mm environ, voie arrière 1316 mm	1300 mm environ, voie arrière 1316 mm
Boîte à vitesse	Empattement	2385 mm	2385 mm
Boîte à vitesse	Empattement avant/arrière	1290 mm / 1290 mm	1290 mm / 1290 mm
Boîte à vitesse	Hauteur au sol (au repos)	150 mm environ	170 mm
Boîte à vitesse	Hauteur au sol (en charge)	110 mm environ	170 mm
Boîte à vitesse	Centre de direction	11 mm environ	170 mm
Boîte à vitesse	Vitesse maximum	165 km/h	170 km/h
Boîte à vitesse	Vitesse dans les différentes vitesses	1ère 50 km/h	50 km/h
Boîte à vitesse		2e 80 km/h	80 km/h
Boîte à vitesse		3e 115 km/h	120 km/h
Boîte à vitesse		4e 165 km/h	170 km/h
Boîte à vitesse		12%	14%
Boîte à vitesse		3e 18%	21%
Boîte à vitesse		2e 29%	33%
Boîte à vitesse		1e plus de 45%	plus de 55%
Boîte à vitesse		12.5 litres aux 100 km	13.7
Boîte à vitesse		14.16	

Non sono rievocazioni dei dati di modifica: i caratteri, l'equipaggiamento, etc.
 Imprimé en Allemagne W 59 f 5 158

SPETTACOLO



Frotte di turisti scendono dai pulman parcheggiati davanti all'ingresso del museo. Provengono un po' da tutto il mondo, ma principalmente da Paesi emergenti come Cina e India, dove il Cavallino rampante è in continua espansione.

Chi arriva da queste parti non può sottrarsi al fascino della Terra dei Motori, quel mix unico e irresistibile che coniuga accoglienza, buona tavola e passione per le Rosse. Forte dei 250.000 visitatori dello scorso anno (65% stranieri), e con l'obiettivo di chiudere il 2013 a quota 300.000, il Museo Ferrari di Maranello è stato completamente rinnovato e ampliato di oltre mille quadri.

Inaugurato da Luca di Montezemolo lo scorso 11 giugno, contiene in sei sale l'esposizione permanente delle monoposto più significative della scuderia e una serie di vetture di grande significato, tra cui la "250 GTO" del 1962, la "275 GTB/4" del 1966 ex Steve McQueen e la "Mondial 3.4 T Cabriolet" che fu guidata da Al Pacino nel film "Profumo di Donna", uscito nel 1992.

Le vetture presenti sono una cinquantina, metà delle quali proviene da collezioni private o da altri musei del mondo. Periodicamente il museo ospita inoltre mostre tematiche a soggetto, come quella sulle Ferrari e il cinema o quella intitolata "Ferrari dell'altro mondo - 'mulotipi' e avventure", che permette di scoprire le vetture "segrete" destinate alla sperimentazione e mai viste prima dal grande pubblico. Non manca l'ultima nata, la "LaFerrari" del 2012 con propulsione ibrida, della quale vengono mostrati alcuni dei prototipi che ne hanno consentito la realizzazione.

L'arrivo di Montezemolo alla presidenza della Casa del Cavallino, avvenuto nel 1991, ha segnato una svolta rispetto al passato, quando il Comendatore, spesso per necessità, vendeva prototipi e modelli da corsa. Da una ventina di anni, invece, viene conservato un esemplare di ogni vettura di Formula 1 e di granturismo, per destinarlo alle sale del museo. 



Nella rinnovata sede del museo ufficiale Ferrari, una cinquantina di vetture raccontano la storia sportiva e commerciale della Casa. Dalla monoposto di Ascari a quella di Schumacher, ognuna fa battere il cuore ai visitatori, in maggioranza stranieri

testo e foto di Alfredo Albertini

ROSSO

TUTTI I GIORNI SONO BUONI



Dove si trova? Via Dino Ferrari 43, Maranello (MO), telefono 0536 949713.

Quando è aperto? Dal 1° ottobre al 30 aprile tutti i giorni, orario 9.30-18; dal 1° maggio al 30 settembre tutti i giorni,

orario 9.30-19. Chiusura: 25 dicembre, 1° gennaio.

Quanto costa? Biglietto intero 13 euro; studenti e "over 65" 11 euro; famiglie 9 euro a componente. Gratis bambini fino a 5 anni e disabili. Il biglietto combinato col Museo Casa Enzo Ferrari a Modena costa 22 euro; "under 26", studenti e "over 65" 18 euro; famiglie 14 euro a componente. Simulatore professionale Ferrari di F1 comprensivo di briefing tecnico: 25 euro.

È su internet? Sì, all'indirizzo <http://museo.ferrari.com/it/>; e-mail museo@ferrari.com



Furono grandi protagonisti

Nella foto. In primo piano la "500 F2", 4 cilindri di due litri da 165 CV.

Debuttò a Modena il 23/9/1951 e vinse il Campionato Mondiale Piloti con Alberto Ascari nel 1952 e nel 1953. Alla sua destra la "166 F2" del '51: 12 cilindri, due litri, 165 CV.

Foto piccola sotto al titolo.

All'ingresso del museo, la maquette della "360 Modena", prodotta dal 1999 al 2004.

Ferrari 500 F2
1951

4 cylinders in line - 1985 cm³
(CV) @ 7000 rpm

UNA SALA È DEDICATA AI CAMPIONI CHE HAN PORTATO IN TRIONFO LE ROSSE MONOPOSTO DEL CAVALLINO



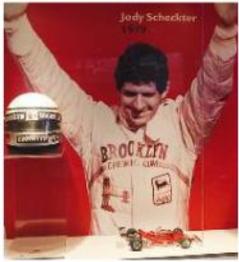
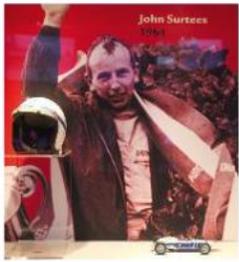
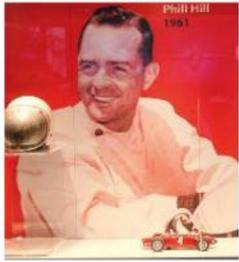
In America no no
Nella foto. A sinistra, la Formula Indy del 1986 con motore V8 turbo di 2,6 litri da 690 CV: non partecipò mai al campionato americano per questo tipo di vetture. A destra, la "156-85" del 1985 con motore V6 turbo di 1,5 litri da 780 CV. A sinistra. La "F1 2000" del 2000 e, sopra, la "F1 90" del 1990.

IL QUARTIER GENERALE

QUI COMANDAVA LUI

Chi ha avuto l'opportunità di entrare nell'ufficio di Enzo Ferrari a Maranello non ha mai dimenticato il timore e l'ansia di affrontare un personaggio così carismatico. E vedendo la sua figura in cera seduta alla scrivania, dove campeggia la famosa agenda sulla quale egli annotava ogni cosa, si prova ancora oggi una grande emozione. La sua stanza, protetta da vetrate, è stata ricostruita com'era negli anni Sessanta, con il suo telefono, i suoi occhiali e un modellino dell'aereo di Baracca con il cavallino rampante, divenuto poi il simbolo della marca.





Otto uomini d'oro

Sopra. Parata di campioni su Ferrari: da sinistra, Ascari, Fangio, Hawthorn, Hill, Surtees, Lauda, Scheckter e Schumacher.

A ciascuno di essi è abbinato il modellino in scala 1:18 dell'auto con cui hanno corso e il casco originale dell'epoca.



Ferrari F1 156-85
1985

La sala dei trionfi

Sotto. La "F 2008" vincitrice del Mondiale Costruttori nel 2008 (a destra) e la "F 2007", che ha vinto sia il Mondiale Piloti sia il Mondiale Costruttori nel 2007.

Sotto a sinistra. In primo piano la "F 399" che conquistò il Mondiale Costruttori nel 1999; in secondo piano la "F1 2000" con cui Schumacher ha portato a Maranello il Mondiale Piloti e quello Costruttori.



ATTORI E REGISTI ERANO OTTIMI CLIENTI. AD ESSI IL COMMENDATORE CONSEGNAVA LE VETTURE PERSONALMENTE



La più preziosa

Sopra. Una delle 36 "GTO" costruite tra il 1962 e il 1964: oggi questo modello ha raggiunto quotazioni fino a 30 milioni di euro alle aste.

A destra. Con questa "275 GTB/4" del 1966 Steve McQueen si spostava da un punto all'altro del set del film "Bullitt", girato a San Francisco (California) nel 1968 per la regia di Peter Yates.



DAVANTI AGLI SCHERMI PER VIVERE LA CORSA

Quando si guarda un G.P. in televisione viene mostrata la postazione dove i tecnici seguono l'andamento della gara. I dati delle monoposto in corsa (consumi, velocità, temperature, ecc.) vengono rilevati a ogni giro e scaricati nel sistema per essere analizzati. Una di queste postazioni è stata riallestita nel museo per dare agli appassionati la possibilità di prendere il posto di Stefano Domenicali.



LA STORIA DEL CAVALLINO RACCONTATA IN UN'ORA

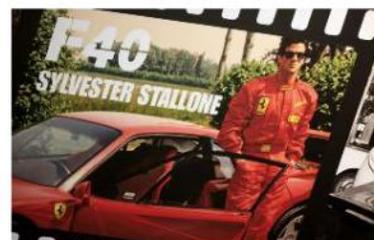
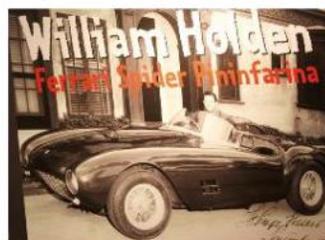
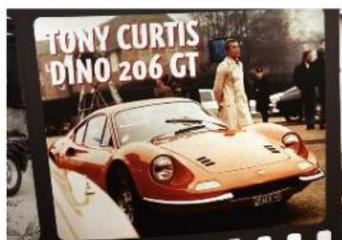
I gruppi possono prenotare una visita al museo con guida in esclusiva, anche in lingua straniera, richiedendola con almeno una settimana di anticipo. Il percorso ha un costo di 150 euro oltre al prezzo d'ingresso e dura un'ora circa durante la quale i visitatori vengono a conoscenza di aspetti inediti e curiosi sulla storia della marca, dei personaggi e, ovviamente, delle auto.



LE FORTI TENTAZIONI DELLO "SHOP"

Il presidente Luca di Montezemolo ha definito il rinnovato store collocato all'uscita del museo "una tagliola alla quale nessuno saprà resistere". E in effetti, tra modellini, magliette, libri, valigie, penne, borse e tantissimi oggetti griffati, tutti di gusto raffinato e ottima fattura, è quasi impossibile uscire dal negozio senza aver effettuato almeno un piccolo acquisto.





Star tra le star

Sopra. Alcune delle immagini della mostra temporanea intitolata "Da Cinecittà a Hollywood, tutte le Ferrari del cinema".
A sinistra. Evoluzione della "GTO" del 1962, la "GTO" del 1964 aveva la coda completamente ridisegnata. Il motore era sempre il V12 di tre litri con una potenza di 300 CV.



Tecnologia ibrida

Sopra. La nuovissima "LaFerrari", presentata nel 2013 ed equipaggiata con motore elettrico da 163 CV e a benzina da 800 CV: viene prodotta in una serie limitata di esemplari.
Sopra a sinistra. Esposta a Ginevra per la prima volta nel 2010, la "599 HY Kers" (Kinetik Energy Recovery System) è anch'essa una granturismo a propulsione ibrida.



Un test in maschera

A lato. Volutamente camuffata in modo approssimativo e verniciata di nero opaco, questa simil "458 Italia" è denominata "Progetto F150". Si tratta in realtà di un muletto con meccanica ibrida realizzato per testare in modo anonimo sulle strade quella che sarebbe diventata la futura "LaFerrari".

LA CLASSIFICA SCRITTA NEI NUMERI



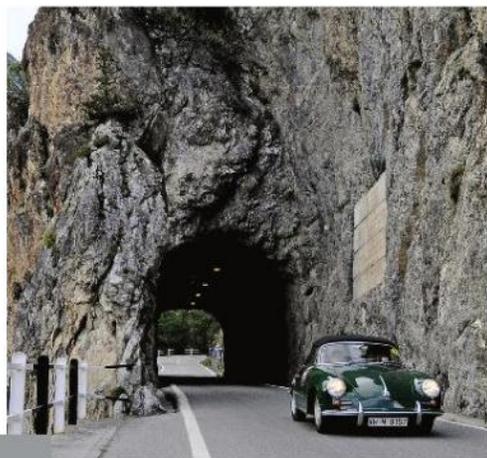
Mozzi-Biacca vincono la prima edizione della "Cup": 540 km tra Italia, Austria e Svizzera, sotto un cielo che in quota fa cadere fiocchi di neve. Curioso: le posizioni sul podio sono le stesse dei numeri di gara

di Giulio Vittorini





Nuvole basse e asfalto bagnato
 Dall'alto in senso orario. Cielo grigio e asfalto bagnato accolgono il passaggio della Ferrari "225 S" Vignale (1952) degli spagnoli Jose-Montserrat; la stessa vettura tallonata dalla AC "Ace" (1955) di Franz-Etter; la Rolls-Royce "Sports Phantom" (1928) degli austriaci Schaufel-Fortacz; la Bugatti "Type 35A" (1925) di Formilan-Formilan; la Porsche "356 C Cabriolet" (1964) degli spagnoli Manuel Gonzales de la Torre ed Helena Hochstein.



M

ozzi-Biacca, ancora loro, in cima alla classifica di una delle gare di regolarità più attese della stagione, soprattutto perché al suo battesimo del fuoco. Va in archivio con la piena soddisfazione dei protagonisti - equipaggi partecipanti e organizzatori - la prima edizione della Cuervo y Sobrinos Cup, svoltasi dal 27 al 30 giugno sotto l'egida della Scuderia Tricolore di Reggio Emilia.

La gara, riservata alle "storiche" costruite entro il 1969, si è disputata su un percorso di 540 chilometri attraverso tre nazioni - Italia, Austria e Svizzera - lungo strade panoramiche che hanno portato la carovana dei partecipanti a valicare quattro passi alpini tra i più famosi e impegnativi: Stelvio, Bernina, Gavia e Mortirolo.

Una sessantina gli equipaggi al via, con una foltissima rappresentanza straniera proveniente da Spagna, Inghilterra, Svizzera, Germania, Austria, Olanda, Francia, Russia e Australia. Indovinata la formula di associare alla competizione a cronometro il piacere della guida fra paesaggi d'incomparabile bellezza, potendo contare a fine giornata su un'ospitalità a 5 stelle. Sin dalle prime battute, appena dopo il via a Bormio, sotto un cielo grigio che

lascierà cadere addirittura qualche fiocco di neve in prossimità del Passo del Forno, si delinea una lotta a tre, fra l'Alfa Romeo "Giulietta" (1956) di Gamberini-Fabbri, la Lancia "Fulvia HF 1.2" (1966) di Massara-Schira e la Triumph "TR2" (1955) di Mozzi-Biacca. Le tre coppie si scambiano di posizione tra la prima e la seconda tappa, e dopo aver scollinato in Svizzera, doppiato St. Moritz e attraversato l'Alta Engadina, raggiungono Livigno per affrontare il Forcola e l'ultimo gruppo di prove della giornata.

Alle loro spalle faticano non poco a tenere il passo, tanto che nell'ultima frazione, finalmente sotto un sole splendente, il trio riesce anche un po' a godersi gli scenari mozzafiato che li accompagnano nella salita del Gavia, fra strapiombi, laghetti e prati a perdita d'occhio.

Alla fine nulla cambia in testa alla classifica, con Giordano Mozzi e Stefania Biacca che si aggiudicano la gara davanti, rispettivamente, ad Alessandro Gamberini e Leonardo Fabbri e all'equipaggio composto da Giulio Massara e Simona Schira. Qualcuno simpaticamente fa osservare che le posizioni del podio rispecchiano fedelmente il numero di gara delle vetture...



La Fiat in scatola
 Sopra. La Fiat-Simca "508 C" Deho (1938) dei tedeschi Wieden Baier-Wieden mentre scende dal carrello coperto.
 Nella pagina a fianco. I vincitori Giordano Mozzi e Stefania Biacca, sulla loro Triumph "TR2" del 1955.

YOUNGTIMER Alfa Romeo "166 3.0 V6 24V" 1998-2003



L'ULTIMA AMMIRAGLIA

Dopo di lei, nessun'altra vettura della Casa ne ha assunto il ruolo. Ai suoi tempi, cioè ieri, era persino superiore alle tedesche di pari cilindrata per prestazioni e piacere di guida, anche grazie al generosissimo V6 progettato da Giuseppe Busso. Accelerazione da 0 a 100 in 7,8 secondi e 243 chilometri all'ora ne fanno una dispensatrice di vera gioia alla guida

di Marco Di Pietro



Pro

Reperibilità
Prezzi molto bassi
Meccanica robusta
Ricambi accessibili
Ultima ammiraglia Alfa

Contro

Rivalutazione lontana
Pochi esemplari in ordine
Bollo e assicurazione
Storica solo tra 5 anni
Qualità delle finiture

Strizza gli occhi

Nella foto. La linea, ben riuscita, è firmata dal centro stile Alfa Romeo di Arese. Criticabili i fari anteriori, troppo piccoli; si rimediò in occasione del restyling del 2003.

A sinistra. Pochi dettagli permettono di distinguere dall'esterno i modelli "V6": le scritte sulla coda, il doppio scarico e i cerchi in lega da 16 pollici, che erano disponibili a richiesta anche sulle versioni meno potenti.

La "166" è - attualmente - l'ultima ammiraglia costruita dall'Alfa Romeo. Diciamolo subito: non ha avuto vita facile. Innanzitutto perché ha dovuto fare i conti con la pesante eredità lasciata dalla "164", vettura di successo che aveva dominato - almeno in Italia - la categoria superiore assieme alla "cugina" Lancia "Thema". E poi perché, al momento della commercializzazione, nell'autunno del 1998, il mercato delle berline di alta classe era ormai appannaggio delle marche straniere, in particolare BMW e Mercedes.

Rimasta in produzione fino al 2007, la "166" è uscita dai listini della Casa nel 2008 dopo aver

venduto circa 100.000 esemplari divisi in due serie (il restyling è arrivato nel 2003). Nata in piena egida Fiat e assemblata nello stabilimento di Rivalta Torinese, vanto della "166" sono ancora, per un appassionato, i motori Alfa Romeo, in particolare i V6 derivati dal progetto di Giuseppe Busso, ultimo residuo della produzione nella storica fabbrica di Arese. E proprio le versioni "V6" sono quelle che a nostro avviso meritano attenzione da parte dei collezionisti di youngtimer.

La "166" ha potuto infatti contare su due assi nella manica di tutto rispetto e in linea con la tradizione del marchio: tenuta di strada e prestazioni. Queste ultime, grazie proprio al sei ci- ➤



L'INTERNO

CLASSICO, ELEGANTE OPPURE SPORTIVO

Per gli interni si poteva scegliere fra il "Classico" (tonalità beige con parte superiore della plancia nera, inferiore beige e fondo strumenti bianco), l'"Elegante" (dominato dal grigio tranne alcuni dettagli neri, fondo strumenti chiaro) e lo "Sportivo" (arredi e fondo strumenti neri). A richiesta, corona del volante e console in legno. I rivestimenti di serie erano in velluto. Quelli in pelle, sempre delle tre tonalità, costavano due milioni e mezzo.



BLUE STILE E RED STYLE

UNO SFIZIO DA 4,5 MILIONI DI LIRE

Un'ulteriore alternativa per gli allestimenti interni era costituita dalle opzioni in pelle Momo pieno fiore "Blue Style" o "Red Style". La prima prevedeva il cuoio blu, con finiture simili a quelle dell'allestimento "Classico" e moquette coordinata. La seconda utilizzava il cuoio rosso (anche qui abbinato alla moquette) e le finiture di tipo "Sportivo". Gli interni speciali costavano quattro milioni e mezzo di lire e potevano essere abbinati soltanto ad alcune tinte di vernice esterna. Le finiture in legno optional erano disponibili esclusivamente per l'opzione "Blue Style". Non sappiamo quante vetture siano state dotate di questi interni; sicuramente poche. Trovarne una sarebbe il massimo.



In versione classica
Nella foto. Allestimento "Classico" beige. Corona volante, pomello cambio e console centrale sono rivestiti in legno (optional a pagamento). Da notare l'ICS, cioè l'impianto integrato di climatizzazione, navigazione, radio e (non in questo esemplare) telefono.

lindri "Busso", nelle tre varianti disponibili all'epoca: "3.0 24V" da 226 CV, "2.5 24V" da 190 CV e "2.0 V6 TB" sovralimentata da 205 CV.

La "3.0 V6 24V", la più prestigiosa della gamma, destinata ai tempi al confronto diretto con le tedesche di fascia alta, è la versione su cui oggi i collezionisti dovrebbero puntare: brutale quanto la "2.0 V6 TB", sebbene aspirata, la tre litri è in grado nello 0-100 km/h di fermare il cronometro in meno di 8 secondi. Due le opportunità di trasmissione: quella manuale a 6 marce e quella automatica CAE (Cambio Autoadattativo Elettronico), utilizzabile all'occorrenza anche in modalità manuale, con sistema di gestione "Sportronic" che interpreta in modo intelligente le condizioni del traffico e lo stile del conducente.

Noi preferiamo la manuale perché più affidabile e perché i rapporti sono ben distribuiti ed esaltano le doti del motore. La versione automatica, con solo quattro rapporti, non era all'altezza della concorrenza e negli anni si è dimostrata anche meno longeva, necessitando di revisioni importanti intor-

no ai 200.000 km. Sul versante della tenuta di strada, nonostante la trazione anteriore, la "166" vanta eccellenti doti di direzionalità e di comportamento grazie alle sospensioni anteriori a quadrilatero e posteriori a bracci multipli che permettono di "guidare" le ruote con la massima precisione.

Senza rivali nella sua categoria

In aggiunta al VDC (Vehicle Dynamic Control), quello che oggi è universalmente noto come ESP, cioè il controllo di stabilità (disponibile sulla "3.0" a partire dai primi mesi del 2000), il guidatore può contare anche sul supporto del TCS (sistema di antipattinamento) e dell'STR (Sport Throttle Response) che modifica i tempi di risposta dell'acceleratore elettronico. Ognuno di questi apparati è disinseribile tramite pulsante, dando così al pilota la possibilità di una guida "vecchia maniera". Ma anche libera dai controlli elettronici, la "166" ha un assetto decisamente neutro: su un tratto misto, nessuna concorrente di pari categoria, nemmeno quelle con 100 CV in più, riesce a distanziare una "3.0 V6" ➤

segue a pag. 69

IL CAMBIO AUTOADATTATIVO

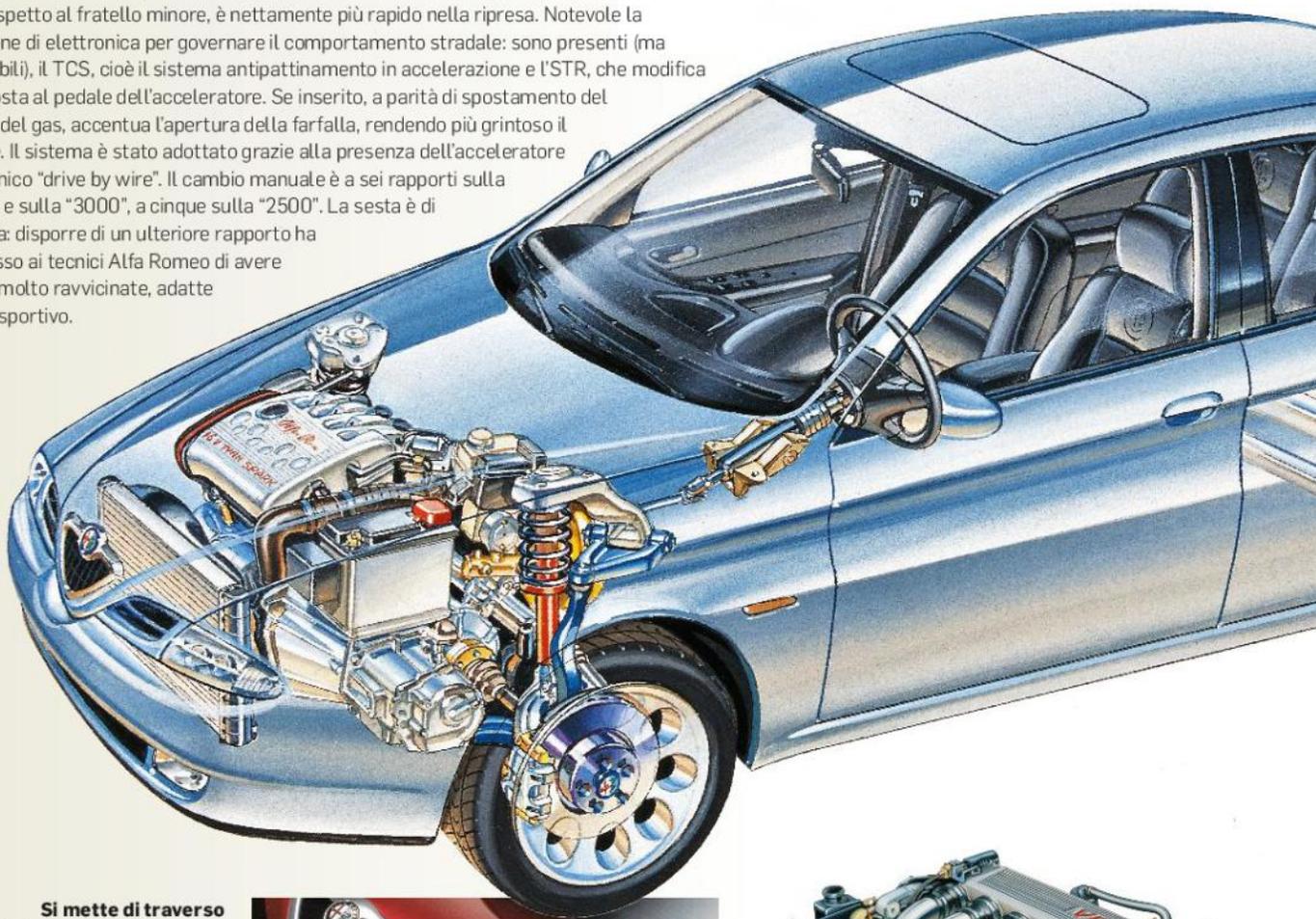
COME SE TI LEGGESSE NEL PENSIERO

La trasmissione automatica a gestione elettronica, studiata per esaltare la tradizione sportiva della marca e le caratteristiche meccaniche del modello, poteva essere ordinata solo con le motorizzazioni "3.0 V6" e "2.5 V6". Si trattava di un cambio a gestione elettronica di tipo autoadattativo: il suo "cervello" capiva cioè lo stile di guida del conducente e il tipo di percorso e adeguava ad essi i cambi di marcia. Naturalmente il cambio prevedeva anche l'utilizzo in modalità manuale-sequenziale. Peccato che i rapporti fossero soltanto quattro (oggi siamo arrivati a otto...). La presenza del cambio automatico influisce in misura trascurabile sul valore della vettura.



TANTI CAVALLI CORPOSI E "MORBIDOSI"

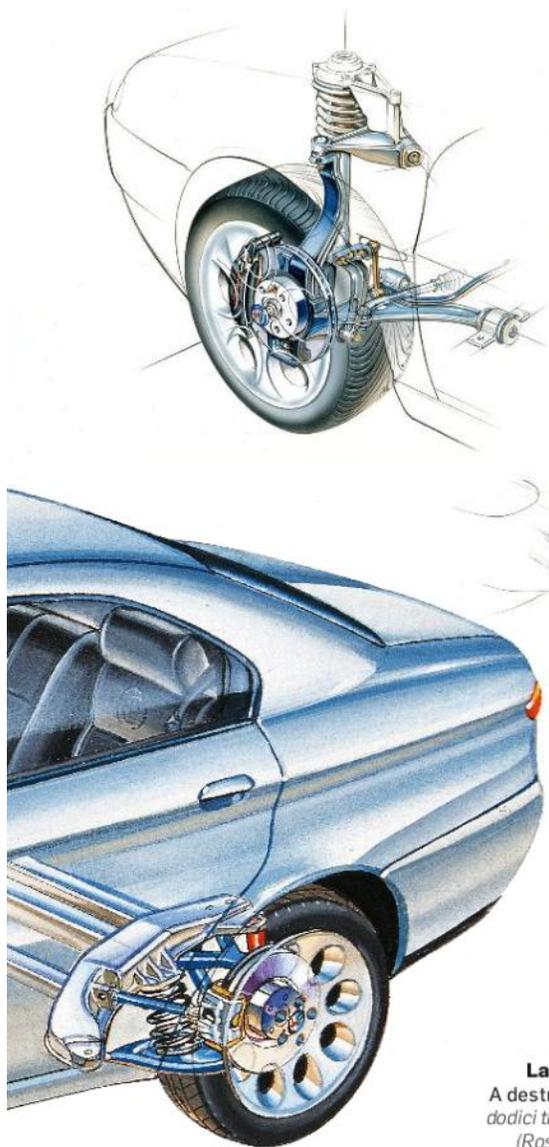
L'Alfa Romeo ha sempre puntato sul piacere di guida. La "166" non fa eccezione. Al centro del progetto, naturalmente, il V6 di Giuseppe Busso, evoluto rispetto a quello adottato sulla "164" per fornire più potenza e coppia. Il 2 litri turbo è un due valvole per cilindro, monoalbero per bancata, con un unico compressore, intercooler e overboost. Sviluppa 205 CV (potenza rispettabile all'epoca) e coppia di 280 Nm a soli 2400 giri/min, ma spinge forte soprattutto dai 3000 giri. Il "2500" aspirato ha due alberi a camme per bancata e quattro valvole per cilindro; la potenza è di 190 CV, con coppia alta (222 Nm a 5000 giri), tuttavia disponibile all'80% già a 2500 giri. Il tre litri riprende l'architettura del "2500", ma ha 36 CV in più e una coppia praticamente identica al "V6 TB" (275 Nm a 5000 giri). Rispetto al fratello minore, è nettamente più rapido nella ripresa. Notevole la dotazione di elettronica per governare il comportamento stradale: sono presenti (ma escludibili), il TCS, cioè il sistema antipattinamento in accelerazione e l'STR, che modifica la risposta al pedale dell'acceleratore. Se inserito, a parità di spostamento del pedale del gas, accentua l'apertura della farfalla, rendendo più grintoso il motore. Il sistema è stato adottato grazie alla presenza dell'acceleratore elettronico "drive by wire". Il cambio manuale è a sei rapporti sulla "2000" e sulla "3000", a cinque sulla "2500". La sesta è di potenza: disporre di un ulteriore rapporto ha permesso ai tecnici Alfa Romeo di avere marce molto ravvicinate, adatte all'uso sportivo.



Si mette di traverso

A destra. Il V6 Alfa, corto e leggero, s'infilava giusto giusto di traverso nel vano motore. Grazie all'assetto particolarmente curato dai collaudatori di Arese, la "166" a trazione anteriore non fa rimpiangere la trazione posteriore tipica delle concorrenti tedesche. Il V6 avrà una successiva evoluzione di cilindrata nella seconda serie, quando arriverà a 3,2 litri (240 CV).



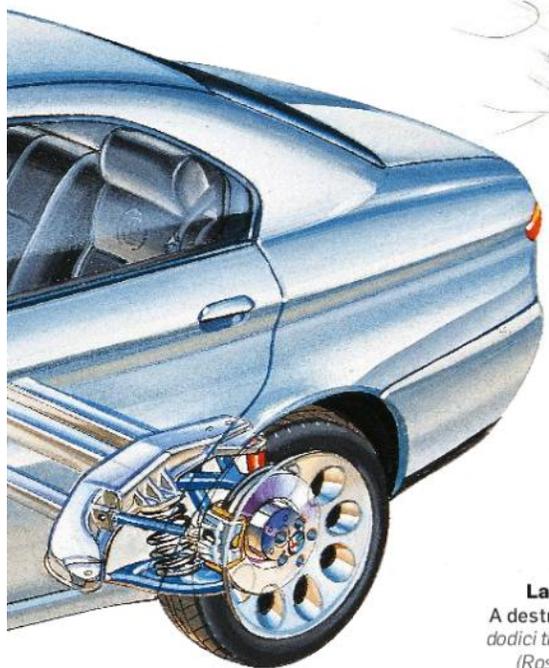
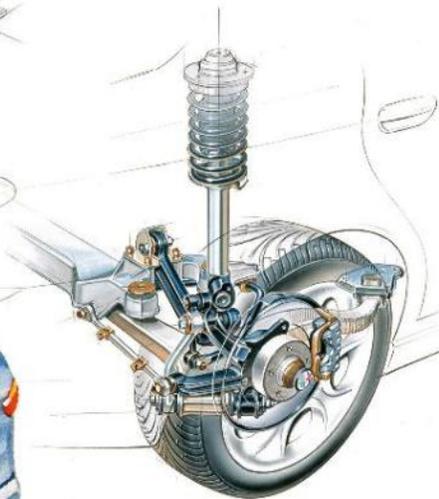


Cose per chi sa apprezzarle

A lato. L'avantreno a quadrilateri con braccio inferiore, montante e braccio superiore.

Sotto. Il retrotreno a bracci multipli è una novità in casa Alfa.

Più a sinistra. Il sistema di comando del regolatore di velocità, disponibile sia con il cambio manuale che con la trasmissione automatica.



La novità dell'iridescente

A destra. La tavolozza prevedeva dodici tinte differenti: due pastello (Rosso Alfa e Nero Luxor), otto metallizzate e la novità di due colori iridescenti, ovvero ad effetto cangiante a seconda di come la luce batte sulla carrozzeria: Aurora (un bianco avorio) e Azzurro Nuvola, già utilizzato sul prototipo di sportiva Alfa Romeo presentato come esemplare unico un paio d'anni prima della "166".



CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, trasversale - 6 cilindri V (60°)
 Alesaggio 93 mm - Corsa 72,6 mm
 Cilindrata 2959 cm³
 Rapporto di compressione: 10:1
 Potenza 226 CV DIN a 6200 giri/min
 Coppia 275 Nm a 5000 giri/min
 Distribuzione con 4 valvole per cilindro
 Due assi a camme in testa per bancata (dinghia)
 Impianto di iniezione e accensione elettronica integrato
 Lubrificazione forzata a carter umido
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
 Cambio manuale a 6 marce + RM
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco, comando idraulico
 Pneumatici 205/55 WR 16
 Cerchi in lega leggera 7Jx16".

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti
 Scocca portante in lamiera stampata
 Carrozzeria in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali e bracci obliqui, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco autoventilanti sulle 4 ruote con dispositivo antibloccaggio ABS
 Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico
 Capacità serbatoio carburante 70 litri.

Dimensioni e peso Passo 2700 mm
 Carreggiata ant. 1545 mm - post. 1532 mm
 Lunghezza 4720 mm - Larghezza 1815 mm
 Altezza 1406 mm
 Peso in ordine di marcia 1510 kg.

Prestazioni Velocità 243 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 7,9 secondi.

GAMMA COLORI

PASTELLO



195 Rosso Alfa



601 Nero Luxor

IRIDESCENTI



114 Aurora



414 Azzurro Nuvola

METALLIZZATI



195 Rosso Proteo



375 Verde Argo



472 Blu Odissea



656 Grigio Nettuno



315 Verde Minerva



446 Blu Ontario



612 Grigio Chiaro



814 Nero Vulcano

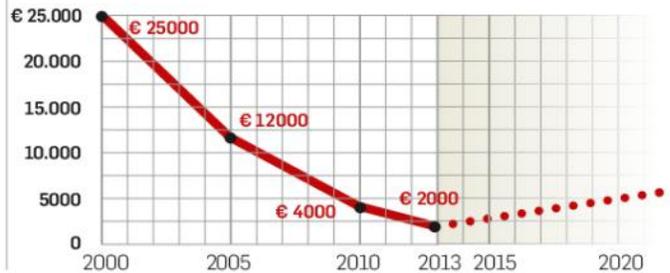
LA PAGELLA

Fascino	***	Le berline Alfa Romeo si sono sempre acquistate per le prestazioni e quasi mai per lo stile. Ma la "166" ha anche molta classe.
Prezzo	*****	Quotata 2000 euro, si trova anche a cifre simboliche. Di più non può scendere. Si può scegliere tra molti esemplari.
Costo di gestione	***	Affidabile nella meccanica, presenta i soliti difetti di elettronica e di qualità delle vetture italiane del periodo. Paga ancora il bollo.
Uso quotidiano	****	Ciò che può trattenerne da un uso quotidiano sono i consumi, molto alti in città. La vettura è giusta per divertirsi nel weekend.
Affidabilità	****	Soggetta a piccole noie, che però non lasciano a piedi. Importante che la vettura sia stata sempre sottoposta a regolare manutenzione.
Reperibilità ricambi	*****	La rete ufficiale conserva ancora molti ricambi originali. La fonte di approvvigionamento più conveniente è una "166" da cannibalizzare.
Attività dei club	***	Il modello non è ancora storico, ma i club Alfa accolgono volentieri una berlina a sei cilindri destinata a diventare presto classica.

VALORE NEL TEMPO

NON FARÀ GRANDI BALZI

Ci sono vetture che compriamo perché ne siamo invaghiti (per lo stile, la meccanica o le prestazioni), anche se non diventeranno le grandi protagoniste del mercato delle vetture da collezione. Con tutta probabilità la "166" sarà una di queste. Neanche tra molti anni il suo valore sarà alto. In compenso è questo il momento per comprarla: sia perché le quotazioni sono al minimo, sia perché la scelta è ancora ampia. Anzi, varrebbe la pena di comprarne una in più per i ricambi.



Il rosso le dona

Sopra. Se vedi passare una "166", ti viene spontaneo pensare all'attualità della sua linea, semplice, elegante e ancora in grado, quindici anni dopo, di imporsi sui modelli italiani di ultima generazione. Le poche cromature sapientemente distribuite e il colore Rosso Prateo ne accentuano il piglio sportivo.



GLI ACCESSORI ALL'EPOCA

Vernice metallizzata	Lire 1.200.000
Vernice iridescente	2.500.000
Interni in pelle	2.500.000
Interni Red Style - Blue Style	4.500.000
Fari allo xeno	1.400.000
Impianto lavafari	420.000
Navigatore satellitare	3.500.000
Retrovisori ripiegabili elettr.	370.000
Sedili anteriori elettrici	1.400.000
Sedili anteriori riscaldabili	450.000

I RICAMBI OGGI

Kit dischi anteriori	Euro 300
Ammortizzatori nuovi (4)	450
Faro anteriore (completo)	300
Faro posteriore (completo)	300
Impianto di scarico	750
Paraurti anteriore (grezzo)	500
Paraurti posteriore (grezzo)	400
Set candele	200
Filtro aria	70
Interni in pelle (usati)	500

LE CONCORRENTI



**Alfa Romeo 166
V6 3.0 24V**



**Audi A6
2.8 V6 Ambiente**



**BMW
528i Futura**



**Lancia K
3.0 24V LS**



**Mercedes
E 320 Elegance**

	Alfa Romeo 166 V6 3.0 24V	Audi A6 2.8 V6 Ambiente	BMW 528i Futura	Lancia K 3.0 24V LS	Mercedes E 320 Elegance
Cilindrata cm ³	2959	2771	2793	2959	3199
Potenza CV/kW	226/166	193/142	193/142	204/150	224/165
Velocità km/h	243	222	236	225	238
Prezzo all'epoca lire	77.642.000	78.356.000	81.292.000	75.792.000	93.430.000
Quotazione attuale euro	2000	1000	3000	1000	2500

Tutte parlano tedesco

Sopra, nella tabella. La "166" doveva vedersela con le grosse berline tedesche: l'Audi "A6" a trazione anteriore, oppure "Quattro" (la nuova versione sarebbe arrivata nel 1997), la BMW "528i" della serie "E39" e la Mercedes "E 320" della serie "W210". Queste ultime due a trazione posteriore, entrambe sul mercato dal 1995. L'unica concorrente italiana era la Lancia "K", dotata dello stesso motore dell'Alfa Romeo, ma in versione più "addomesticata".

24V". Senza contare il piacere di gustare il sound di quel sei cilindri, che ogni alfista ben conosce...

La "166" presenta i tipici difetti delle grosse vetture italiane del recente passato. Finiture e materiali non sono al livello delle concorrenti tedesche: i rivestimenti si usurano rapidamente, i pannelli si scollano e si deformano, l'impianto e le connessioni elettriche mostrano qualche *défaillance* prima del dovuto e la componentistica di alcune parti ha vita breve (l'avantreno, per esempio, assume giochi vistosi e fa rumore già intorno ai 100.000 km).

Vediamo allora nel dettaglio quali sono le lamentele riportate più di frequente dai possessori della "166". Al primo posto la "moria" delle lampadine, in particolare quelle dei proiettori anteriori (tranne che sulle vetture equipaggiate di fari allo xeno, decisamente più longevi). Al secondo, i supporti motore da sostituire intorno ai 150.000 km (il costo, compresa la manodopera, è di circa 400 euro); al terzo, la pompa del servosterzo che in alcuni casi inizia a perdere lubrificante dopo 7-8 anni di utilizzo (la riparazione costa non meno di 700 euro). Al quarto le centraline e il software dell'ICS (Integrated Control System), che comanda tutti i servizi interni come impianto radio,

navigatore satellitare, telefono e climatizzatore, che danno luogo a malfunzionamenti. Ci sono giunte anche diverse segnalazioni di gravi danni al motore causati dalla rottura della cinghia di distribuzione verso i 100.000-120.000 km, però è facilmente prevedibile che ciò possa avvenire dopo una simile percorrenza: evidente-

mente la cinghia va sostituita prima. Ma il difetto più fastidioso, che può sembrare di origine elettrica ma non lo è, riguarda la chiusura centralizzata e gli indicatori di direzione. Può capitare che questi ultimi si mettano in azione di loro iniziativa, che la chiusura centralizzata inizi a scattare senza sosta o che, alla mattina, si trovi l'auto aperta pur avendola chiusa col telecomando la sera prima. Ciò è dovuto alla perdita di liquido refrigerante dal radiatore del climatizzatore, che bagna due piccoli moduli elettronici posti sotto il tunnel centrale mandandoli in corto circuito. Di solito il problema si risolve asciugando i moduli elettrici, ma per evitare che si ripresenti bisogna sostituire il radiatore, con una spesa non indifferente. Perciò, se nell'abitacolo dell'auto in esame c'è odore di liquido refrigerante, meglio passare oltre.

300.000 km senza problemi

Nel complesso, quelli della "3.0 V6 24V" sono piccoli nei, che si accettano pur di gustare le prestazioni dello straordinario motore di Busso. Che, sottoposto a regolare manutenzione, fa tranquillamente almeno 300.000 km. Per la versione sovralimentata, invece, si raccomanda di revisionare il turbo attorno ai 180.000 km (spesa: 800-1000 euro).

La "166", pur con tutti i limiti del periodo storico in cui è nata, è un gran bel prodotto. Peccato che in pochi le abbiano creduto, forse nemmeno la dirigenza dell'epoca le ha dato la fiducia che meritava. Col senno di poi, riconosciamo che, nonostante la trazione anteriore e il motore trasversale, la "166" ha ancora quel *quid* in più che fa la differenza. Proprio come succedeva con le vetture del Biscione dei tempi d'oro: una caratteristica che gli appassionati sanno apprezzare e che possono avere a un prezzo quasi simbolico: 2000 euro, ma anche meno. Finché non arriveranno i mercanti stranieri a portarcele via; dopo, purtroppo, ci vorranno molti più soldi. **R**



PRENDETELE TUTTE E TRE

Per chi è in cerca di una "166" con motore a sei cilindri, le alternative offerte dalla prima serie sono la "2.0 V6 TB", con motore sovralimentato da 205 CV, e la meno prestante "2.5 V6 24V". Entrambe caratterizzate da una produzione un po' inferiore, in termini numerici, rispetto alla "3.0 V6", costituiscono anch'esse una scelta valida, anche se costano più o meno come la top di gamma. A nostro parere una versione "alternativa" in ottime condizioni è però preferibile a una "3.0 V6" da ripristinare.

La "TB" è rimasta in produzione soltanto tre anni: in occasione dell'aggiornamento dei motori da Euro 2 a Euro 3, la versione sovralimentata non fu in grado di rispondere alle normative più stringenti, e dunque l'Alfa Romeo decise di abbandonare questa versione. Invece la "2.5 V6" rimase in listino fino al capolinea della prima serie, a fine estate del 2003. Con la seconda serie rimase la "3.0 V6" che fu affiancata dalla nuova "3.2 V6" (il "3200" era praticamente quello delle "147 GTA" e "156 GTA").

Torniamo alla prima serie per dire che, mentre inizialmente l'allestimento era unico, integrabile attingendo alla lunga lista degli optional, a partire dal 2000 le versioni furono sdoppiate con le denominazioni "Progression" e "Distinctive", quest'ultima con interni in pelle di serie. La produzione totale della "166" (fra prima e seconda serie) assomma a circa 100.000 esemplari, di cui il 70% a gasolio.

La "Turbo" è "Super"

A destra. L'allestimento della versione sovralimentata è denominato "Super", a sottolineare che la dotazione di serie è paragonabile a quella della versione top, cioè la "3.0 V6 24V", anch'essa caratterizzata dall'allestimento denominato "Super".

Esemplari

2.0 V6 TB 4609

2.5 V6 24V 7015

3.0 V6 24V 9442

Anni di produzione

2.0 V6 TB 1998-2000

2.5 V6 24V 1998-2003

3.0 V6 24V 1998-2003



2.0 V6 TB



3.0 V6 24V

CARATTERISTICHE

2.0 V6 TB - 2.5 V6 24V

Stesse caratteristiche della 3.0 V6 24V tranne:
(i dati si riferiscono alla 2.0 V6 TB; tra parentesi la 2.5 V6 24V)

Motore Alesaggio x corsa: 80x66,2 mm (88x68,3 mm)
Potenza 205 CV a 6000 giri/min (190 CV a 6300 giri/min)
Coppia 280 Nm a 2800 giri/min (222 Nm a 5000 giri/min)
Rapporto di compressione: 8:1 (10,3:1)
Distribuzione a 2 valvole per cilindro (4), monoalbero a camme in testa per bancata (bialbero)
Sovralimentazione con turbocompressore Garrett "T25", intercooler e dispositivo overboost (alimentazione atmosferica).

Trasmissione Cambio manuale a 6 marce (5 marce, a richiesta automatico a 4 rapporti).

Peso In ordine di marcia 1495 kg (1465 kg).

Prestazioni Velocità 237 km/h (225 km/h)
Accelerazione 0-100 km/h 8,1 secondi (8,4 secondi).

I DATI DI QUATTORRUOTE

Ottobre 1998 (2.0 V6 TB e 2.5 V6 24V aut.)
e giugno 1999 (3.0 V6 24V)

Velocità massima

km/h	2.0 TB	2.5 24V	3.0 24V
Dichiarata	237	225	243
Effettiva	237,382	224,200	243,088

Accelerazione

km/h	secondi		
	2.0 TB	2.5 24V	3.0 24V
0 - 60	3,9	5,4	3,2
0 - 100	8,6	11,5	7,8
0 - 120	11,4	15,2	10,3
0 - 130	13,2	17,7	12,2
0 - 140	15,5	20,4	14,9

Ripresa in VI marcia (in D per 2.5 24V)

km/h	secondi		
	2.0 TB	2.5 24V	3.0 24V
70-100	10,9	4,4	9,8
70-120	16,2	8,1	15,9
70-130	19,0	10,7	17,8

Frenata

Velocità km/h	metri		
	2.0 TB	2.5 24V	3.0 24V
60	14,5	14,0	14,7
100	40,4	39,0	41,9
130	68,2	65,9	69,1
160	103,3	99,8	102,2

Consumi

km/h	km/litro		
	2.0 TB	2.5 24V	3.0 24V
60	17,1	12,9	15,3
90	14,8	11,4	13,2
100	13,6	10,8	11,9
120	11,5	9,4	10,4
130	10,5	8,7	9,7

Il "sei" meno costoso

Che la "2.5 V6" fosse la versione d'accesso fra le "166" a sei cilindri, lo si comprende dalla dotazione, molto simile a quella della "2.0 Twin Spark" e della "2.4 JTD" (in più c'erano soltanto il controllo della trazione e i cerchi in lega). La "2.5 V6" costava 4,4 milioni di lire più della "2.0 Twin Spark".



2.5 V6 24V

IMPRESSIONI Renault "4 Safari" 1977 e "4 TL" 1992

Vite

PARALLELE



Sono poche le macchine che, a 52 anni suonati, sono ancora in grado di svolgere il loro servizio. L'utilitaria francese è fra queste: l'azzurra "Safari", ormai molto rara, partecipa ai raduni; la bianca "TL", carica di attrezzature fotografiche, "lavora" ancora

Siamo in redazione e stiamo prendendo accordi per il servizio sulla Renault "4 Safari" che vedete in queste pagine; una versione difficile da trovare in condizioni originali. C'è anche Paolo Carlini, uno dei nostri fotografi, che coglie al volo il senso della telefonata.

"Anch'io ho una '4': non è la 'Safari', ma una normale 'TL' delle ultime e la uso ancora per lavoro, soprattutto se devo andare in campagna e se la meta non è troppo distante. In certe situazioni è insostituibile". Perché non mettere allora le due "4" a confronto?

La "Safari" appartiene a Gianni Pirrello, ex dipendente Renault e fan del marchio. Si tratta di una serie speciale lanciata nel 1975, poco

dopo il restyling della "4" contraddistinto dalla calandra rettangolare in plastica. Pure la "Safari", costruita fino al 1978, riceve in seguito altre modifiche apportate al modello base: i fanalini anteriori tondi diventano rettangolari nel 1976, mentre nel 1978 scompare lo sportello in metallo sulla presa d'aria alla base del parabrezza.

Specifici della "Safari" sono i colori vivaci (fra gli altri, oltre al turchese di questo esemplare, il verde mela e l'arancione) pensati per un pubblico giovane, le bande in gomma nera sulle fiancate e, soprattutto, gli interni con sedili esclusivi per forma (gli anteriori hanno i poggiatesta integrati) e rivestimenti a bande multicolori. I pannelli porta sono anch'essi peculiari e ▶

Dietro le quinte

Nella foto. In primo piano, con la modella Serena Giacomaniello a bordo, la "4 Safari"; a sinistra, in secondo piano, la "4 TL" che il nostro fotografo utilizza abitualmente.



L'hanno fatta nera

Sotto. Sul portellone una targhetta identifica la "Safari"; i paraurti e le maniglie delle porte sono verniciati in nero.

Sotto a destra. Il tetto in tela si apre dalla zona parabrezza e dalla zona lunotto verso il centro della vettura. I vetri posteriori sono fissi.



TINTE FORTI, INTERNI VISTOSI E TETTO APRIBILE: COSÌ STRIZZA L'OCCHIO AI RAGAZZI

su quelli davanti sono fissate due tasche portaoggetti. Sulla plancia ci sono due piccoli vani supplementari, mentre il volante è quello della Renault "5 TS". Completa la dotazione il tetto apribile in tela, optional su altre versioni della "4".

Gianni ha trovato la "Safari" in campagna, ferma da tempo, con 155.000 km all'attivo. Come spesso accade a questo genere di vetture, dopo essere stata a lungo "spremuta" dal precedente e unico proprietario, la vettura era stata messa in un angolo. Molte parti della carrozzeria, poi riverniciata, hanno dovuto essere sostituite, l'impianto elettrico revisionato, come pure il motore e le sospensioni, e gli interni ricuciti e smacchiati. Già, perché quelli della "Safari" sono introvabili, motivo per cui, per non perdere una delle peculiarità più evidenti di questa versione, l'unica via è quella seguita dal signor Cesare e dalla signora Aurelia, tappezzeri di fiducia di Gianni, che hanno rammendato e recuperato i rivestimenti come si trattasse della selleria di una Bugatti. La "Safari" è costata 3000 euro, tanti per le condizioni in cui era ridotta, ma Gianni sa quanto sia difficile scovarne una tutta originale... Oggi, però, la soddisfazione ai raduni è grande, perché la "Safa- ➤

Semplicità e praticità

A destra. La strumentazione minimalista comprende tachimetro, contachilometri, carica della batteria, livello benzina e varie spie.

Sotto. La plancia col tipico cambio "a manico d'ombrello" e varie mensole portaoggetti. Il volante, ripreso dalla "5 TS", è specifico della "Safari". Si osservi lo specchietto montato sulla plancia secondo una vecchia usanza.



Sorrìda, prego!
 A destra. Il nostro fotografo spiega a Serena come posizionarsi reggendo il poster originale della "4 Safari"; s'intravede la "4 TL" carica di attrezzature fotografiche. Più in basso, uno scatto per il posto guida, con la "TL" sullo sfondo.



Scarico laterale

Sopra. Nella vista di profilo spiccano le bande nere in gomma sulla fiancata, i cerchi con tre soli bulloni di fissaggio e il tubo di scarico sul lato sinistro, vicino alla ruota posteriore. Il servizio è stato realizzato presso la Fattoria Sant'Andrea di Cogliate (MB).

Tela e tubi per stupire

A sinistra. Sedute e schienali dei sedili sono in tela a bande multicolori, mentre i "salsicciotti" che sorreggono le cosce e i poggiatesta sono in vinile e imbottiti di gommapiuma. I pannelli delle porte sono provvisori, in attesa di trovare un set originale in buone condizioni.

FURGONE, FUORISTRADA, UTILITARIA: È TUTTO QUESTO E ALTRO ANCORA



Tutto lo spazio che serve

A sinistra, il vano bagagli è estremamente regolare, molto capiente e con soglia a filo del paraurti; nella foto più a sinistra si nota la robusta staffa che sorregge il portellone; Serena mostra un mangiadischi aftermarket dell'epoca, in tinta con la "Safari". Sopra. Il taglio verticale della coda favorisce la capacità di carico. Il sedile è reclinabile per aumentare lo spazio.

ULTIMA SERIE

DOPO DI LEI ARRIVÒ L'ESILIO

La "4 TL" con il motore di 956 cm³ fu l'ultimo modello costruito in Francia, fino alla fine del 1992. La seguì solo un lotto di mille esemplari, denominati "Bye Bye" e riservati al mercato d'Oltralpe. La produzione andò poi ancora avanti, fino al 1994, in Marocco e in Slovenia, per arrivare ben oltre gli otto milioni di vetture in totale, regalando alla "R4" il terzo posto fra le auto più vendute di sempre, dietro al "Maggiolino" e alla Ford "T".

La "TL" prodotta fra il 1986 e il 1992 ha paraurti, calandra e maniglie color sabbia, motore "950" derivato dal "1100" montato sulla "GTL" del 1978 e una plancia che, senza tradire lo spirito originario, si presenta più moderna. Volante e strumentazione sono comuni alla contemporanea Renault "5".



ri" incuriosisce tutti e suscita simpatia.

Molto più conveniente l'acquisto della "TL" del 1992 del fotografo Carlini: cinquanta euro simbolici per una macchina in stato d'uso, con qualche bottarella qua e là, alcuni lavoretti da fare e quasi 140.000 km sul groppone, ma ancora efficiente e sostanzialmente sana. Paolo ha fatto raddrizzare i paraurti, verniciare i cerchi, lucidare la carrozzeria e sostituire la calandra, che era nera come quella della "Safari", quindi appartenente alla serie precedente; forse era stata cambiata in seguito a un piccolo incidente. Visto l'utilizzo piuttosto frequente, Carlini ha aggiunto l'autoradio, che su questa serie della "4" aveva finalmente un alloggiamento dedicato alla base della plancia, e l'accendisigari, necessario per poter collegare il navigatore.

La sua non è stata una scelta mirata: con un debole per le utilitarie che gli ricordano i vent'anni, si è imbattuto per caso in questa "4 TL" della quale il proprietario precedente, un amico, voleva disfarsi e che offre, oltre ai consumi e alle spese di gestione ridotti, anche parecchio spazio a bordo e la possibilità di essere utilizzata quasi quotidianamente. Quasi, perché per coloro che risiedono a Milano c'è sempre da fare i conti con le limitazioni imposte alle vetture prive di catalizzatore. E anche perché ogni tanto bisogna pur far riposare le orecchie: a macchine rumorose come la "R4" non siamo più abituati. ■

CARATTERISTICHE ("4 Safari")

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 58 mm - Corsa 80 mm Cilindrata 845 cm ³ Potenza 34 CV a 5100 giri/min Un carburatore Solex "32 EISA 4".
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 4 marce Leva di comando sulla plancia Frizione monodisco a secco Pneumatici 145 SR 13.
Corpo vettura	Berlina 5 porte, 4 posti Telaio a piattaforma in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, barre di torsione longitudinali, barra antirollio Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci long., barre di torsione trasversali Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo ant. e post., Serbatoio carburante 34 litri.
Dimensioni e peso	Passo sinistro/destro 2400/2450 mm Carreggiata ant./post. 1279/1244 mm Lungh. 3661 mm - Largh. 1485 mm Altezza 1550 mm - Peso a vuoto 640 kg.
Prestazioni	Velocità 125 km/h Consumo medio 6,5 l/100 km.

Motore riuscito

A destra. L'indistruttibile 4 cilindri "850": montato su molte versioni della "4", tra cui la "Safari", è ritenuto dai fan del modello il migliore fra tutti quelli che hanno equipaggiato la vettura: consuma poco ed è il più brillante.

Si ringrazia per la collaborazione il Registro Storico Renault 4, www.renault4.it





DICEVANO DI LUI

Celebriamo il cinquantenario della Casa a modo nostro: ricordando il fondatore e chiedendo ai "vecchi" della redazione di raccontare tre episodi legati alle sue macchine più belle: la "350 GT", la "Miura" e la "Countach". La passione, che coinvolse gli uomini di allora, è la stessa di oggi

di **Alessandro Barteletti**



La Lamborghini ha spento le sue prime cinquanta candeline. E lo ha fatto a pieni polmoni: a mezzo secolo dalla sua nascita è una Casa in gran forma, esattamente come Ferruccio Lamborghini (1916-93), costruttore di trattori, quando si lanciò in quest'avventura pazzesca. In quegli inizi, di romantico ci fu ben poco: si narra che a Ferruccio, davanti al conto per un intervento sulla sua Ferrari, quasi prese un colpo. Rientrato in fabbrica, mostrò al suo ingegnere i pezzi sostituiti: "Le pare che questa frizione qui valga tutti quei soldi?" E l'ingegnere: "Neanche un quinto". Lamborghini si rese conto di quanto ampi fossero i margini di guadagno su una Ferrari: altro che trattori, conveniva costruire granturismo.

Egli era un emiliano vero, un "self-made man" si direbbe oggi, risoluto e con le idee chiare, ma nonostante quella partenza poco romantica, costruì un'azienda che rispecchiava il suo spirito sbruffone e appassionato. Chi ha conosciuto e frequentato Sant'Agata Bolognese sin dagli inizi ti racconta che fu proprio la passione a creare quello spirito di corpo che univa tutti, dall'operaio ai vari Paolo Stanzani e Gian Paolo Dallara (gli ingegneri), a Bob Wallace (il collaudatore con la testa da progettista) fino, ovviamente, a Ferruccio. E ti racconta che Lamborghini, orgoglioso dei risultati ottenuti, ti invitava a visitare ogni angolo della fabbrica, mostrandoti ogni cosa, persino quelle "segretissime" del reparto esperienze. Perché

la Lamborghini è una Casa che da sempre vanta tra i suoi fiori all'occhiello la tecnologia.

All'inizio era un'esigenza: arrivata per ultima doveva stupire e fare "più" degli altri. Oggi è un marchio di fabbrica. L'ha capito bene il gruppo Volkswagen che, acquisita la Casa di Sant'Agata nel 1998, ha saputo rispettare la tradizione e favorire la ricerca. Cosicché la Lamborghini può ancora fregiarsi del vanto di essere per molti aspetti un prodotto italiano. Lo è a livello formale ed estetico: non per certe tecnologie che vengono dall'Audi, sì per le ricerche che la Lamborghini a Sant'Agata svolge.

Si racconta che Ferruccio Lamborghini fosse un guidatore pessimo e che la "Miura", l'auto che l'aveva proiettato nel mondo, fosse per lui troppo difficile. Si racconta che in fabbrica si divertissero a fare scherzi ai giornalisti, come quella volta che, al redattore di un mensile automobilistico, una moto tutta smontata venne spacciata come prototipo Lamborghini per le competizioni a due ruote. Gli spiegarono che il motore derivava da un cilindro del loro V12. La notizia uscì davvero sulla rivista; in realtà quella moto era una Norton che Ferruccio si era portato a casa dopo il G.P. di Rimini e Wallace la stava studiando per scoprirne i segreti.

Il cinquant'anni della Lamborghini Ruoteclassiche vuole festeggiarli così, con tre aneddoti, tre momenti vissuti e raccontati da tre firme della nostra Casa editrice. Li trovate nelle pagine seguenti. ■



Ha inizio una storia

Sopra. Ferruccio Lamborghini presenta nel 1963 la "GTV", prototipo di granturismo a dodici cilindri che evolverà nella "350 GT" delle pagine seguenti.

In alto. La "GTV", prima auto di Lamborghini, era stata disegnata da Franco Scaglione (1916-93). Pagina di fronte. Ferruccio Lamborghini, nato a Renazzo, comune di Cento, rimase sempre legato alla campagna.

350 Gt

**“A SANT’AGATA ERO DI CASA.
DALLARA E STANZANI
MI FACEVANO VEDERE TUTTO”**



Nessuno ci credeva molto. Forse per questo io, giovane ragazotto di redazione, sono stato spedito a Sant'Agata per vedere che cosa stessero facendo davvero quei "matti".

Un'auto, stavano costruendo, una granturismo tutta nuova che già come linea faceva discutere e si staccava da certi stilemi tradizionali. Il muso, con quei fari rettangolari smussati,

Meno bella del prototipo
A sinistra dall'alto. Il cruscotto è rivestito di finta pelle e imbottito; la coda sfuggente è la parte più riuscita della vettura; il vano motore è curato anche sul piano estetico.

Nella foto. La carrozzeria era allestita dalla Touring, che purtroppo modificò il bel muso disegnato da Scaglione.

La coda col grande lunotto e una plancia che mi ricordava, chissà perché, un sofà capitonné da film western. E poi gli interruttori dei servizi di bordo, una specie un po' dilatata di quelli Lucas delle Jaguar "MK2". Insomma, allora non vedevo



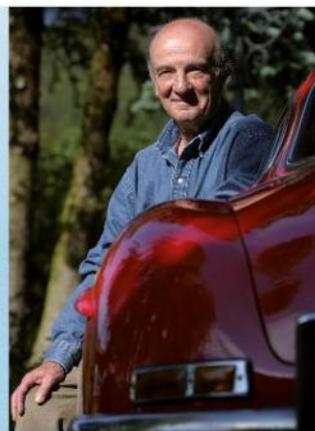
la classe, ma l'aggressività. La prima ho cominciato a riconoscerla dopo anni. Il tempo è grande maestro.

Come andava la prima Lambo, la "350 GT"? Come una bestia. Pesava meno delle Ferrari d'allora, le "250 GT", aveva una quarantina di cavalli in più, faceva i 250 veri contro i 220-230 delle Ferrari. E poi quel ponte posteriore a ruote indipendenti, a noi che venivamo da secoli di assali rigidi dava la sensazione di essere a cavalcioni di un delfino guizzante. Tutta la guida era molto reattiva e a saperci fare i controsterzi potevano diventare una moda già allora. Non col bagnato però.

Allora a Sant'Agata mi avevano quasi adottato: l'ingegner Dallara, Stanzani e Wallace mi facevano provare e vede-

re tutto. Mi sentivo, e lo sono ancora, un lamborghiniista di fede sicura. Ci facevamo persino degli scherzi, come quel giorno che Bob Wallace mi disse: "Vieni giù a provare la nuova messa a punto della '350', carburazione, fasatura, compressione, quella roba lì". Ragazzi che motore! Una coppia decisamente superiore con un'elasticità di marcia mitica, poi il tiro con le marce ravvicinate una attaccata all'altra e il contagiri che saliva, saliva e io che godevo, godevo.

Tornai in fabbrica gasato "Ohi, che messa punto avete fatto. 'No spettacolo!". Gli occhi azzurri di Bob s'illuminarono di una luce vagamente diabolica e col suo anglo-modenese mi disse: "Tu non capisci un c..., altro che messa punto, questo motore è per gli Usa, è un 4 litri, mica il '3500!". Allora non la presi bene, oggi ci rido sopra. (Marcello Minerbi) 



"Lamborghiniista"

Sopra. Marcello Minerbi, 74 anni, allora giovane redattore di *Quattroruote*, ebbe modo di seguire da vicino, fin dall'inizio, i primi anni di attività della Lamborghini. Oggi Minerbi è direttore di *Top Gear*, mensile dell'Editoriale Domus, e collaboratore di *Ruoteclassiche*.





Un veterano

Sopra. Raffaele Laurenzi, 65 anni, è direttore di Ruoteclassiche dal 1998. Dal 1970 al 1978 ha fatto parte della redazione di Quattroruote. "La Miura", dice, "è sicuramente il modello che ha lanciato il marchio Lamborghini nel mondo, ma la più bella macchina realizzata a Sant'Agata rimane per me la prima, la 'GTV' prototipo disegnata da Franco Scaglione."



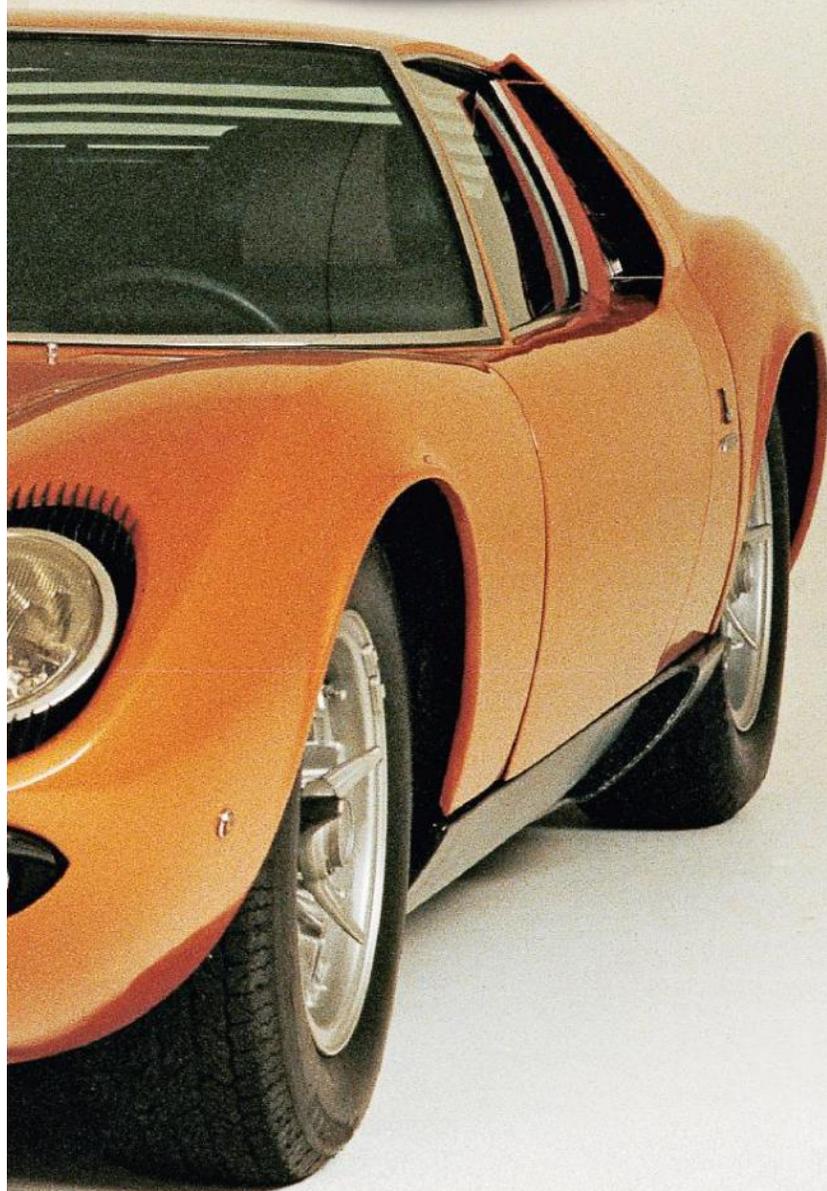
Toro scatenato

Sopra. L'impostazione generale ricalca quella della Ford "GT 40", ma nella "Miura" il motore è trasversale.

Sotto e a destra. Il progetto è di Gian Paolo Dallara, il design di Marcello Gandini per la Bertone.

Miura

ALLE 11 MI STAVO ANNOIANDO, IN UFFICIO A QUATTORRUOTE. TRE ORE DOPO ERO A BORDO DI UNA "MIURA" MULETTO ACCANTO A BOB WALLACE...



“Devo riportare l'Espada a Sant'Agata, vuoi venire? Così conosci Lamborghini” mi fece Marcello Minerbi, allora responsabile del reparto prove di Quattroruote. Doveva essere il 1971, avevo grande entusiasmo per le auto sportive e poca voglia di scrivania: presi la giacca e lo seguii.

Lamborghini si presentò quasi subito. Aveva capelli impomatati, fazione abbronzato e stretta di mano sincera. Ci invitò a pranzo, in una stanzetta presso la mensa aziendale; si aggiunsero poi una bella emiliana, tipo Nilla Pizzi, che rispondeva con larghi sorrisi alle battute di Ferruccio, e un uomo in tuta, biondo e dinoccolato. Era magro come un asceta indiano e lungo come una pertica: sovrastava Ferruccio di 25 centimetri almeno. “Raffaele, ti presento Bob Wallace, capo collaudatore” mi fece Marcello. Dopo il caffè, Bob, che non era americano come credevo ma neozelandese e aveva un onorevole curriculum sportivo, inaspettatamente si rivolse a me: “Raphaël,” disse “hai piaciuto Espada? Adesso giro su ‘Miura’”.

La “Miura” di cui parlava era un vecchio prototipo; serviva per collaudare le modifiche destinate, se approvate da Bob, a essere applicate alla produzione. La carrozzeria era scazzottata, la plancia mostrava fori di apparecchi montati e rimossi più volte. “Questa ha ora motore ‘SV’, 385 cavalli” disse Bob mentre imboccava a pieni giri una stradina giusta per un trattore agricolo ma dritta, circostanza che giudicai rassicurante. Il rumore era tale che sembrava di stare seduti nel vano del motore. Senonché, in fondo, avvistai un ponticello con restringimento della carreggiata, seguito da una curva a 90 gradi sulla sinistra.

Ci stavamo avvicinando sui 150-170 all'ora e più ci avvicinavamo più forte spingevo sulla pedana come per cercare di frenare la corsa. Bob guidava quasi disteso, con la testa contro il tetto e incurvata tanto era lungo, il viso rilassato come davanti alla tivù. Finalmente frenò, ma mica tanto; sfiorò le spallette del ponte, mosse un poco il volante e arrivò in curva con il muso della macchina già rivolto 90 gradi a sinistra. A quel punto aprì il gas. Il V12 reagì con rabbia e mi catapultò in avanti mentre il contagiri schizzava a 7000. “You like Miura?” chiese Bob. “Yes” mormorai con tutto l'inglese che sapevo. (Raffaele Laurenzi)

Countach



UN MOSTRO DA 300 ALL'ORA E UN PILOTA SENZA MEZZE MISURE. UN TRATTO DI STRADA PRIVO DI TRAFFICO E QUATTRO CURVE CON IL BRECCIOLINO. ALTRO CHE OTTOVOLANTE!

“Oggi stai tutto il giorno con il Centro Prove”: ero appena stato assunto a Quattroruote, giusto venticinque anni fa; un po' riordinavo l'archivio fotografico e un po' facevo il disegnatore, ed erano giorni che aspettavo quella frase.

Ai nuovi arrivati toccava un assaggio di tutti i settori della redazione e quello era il più ambito. Avevo adocchiato le macchine in prova: c'era un'Alfa Romeo “75 3.0 V6”, magari mi toccava quella... Per provare emozioni ce n'era da vendere.

Per la verità spiccava su tutte una “Countach” rossa, proprio quella che vedete in queste foto, ma chi ero io per meritarmi un giro sul mostro? E poi, diciamola tutta, ero e sono un fan della “Miura”, che avevo già provato e che trovavo molto più bella; la “Countach” non mi coinvolgeva granché. Nemmeno il sciur Giulio per la verità, storico collaudatore dal fare burbero.

Mi portano a Bereguardo, sulla bretella di raccordo con l'autostrada che si usava per i test, essendo il circuito di Vairano di là da venire. Doppia sorpresa: mi aspettano proprio il Giulio e la “Countach”! “Tieniti forte” tuona lui. Sì, ma dove? Riesco ad allacciare la cintura solo quando finalmente molla il gas, però poi frena a fondo perché appare una macchina ed è anche peggio.

Il Giulio brontola qualcosa in milanese: poteva essere pure cinese, tanto col frastuono della Lambo non capisco nient'altro che stiamo andando forte, molto forte: ma quanto spinge 'sta bestiaccia? La curva del raccordo è là, con tutto il suo infido ghiaio. Cavoli, non si può entrarci così, lo dicevo che non bisognava fidarsi del Giulio... Però siamo già fuori, anche se il muso guarda ovunque tranne che avanti. Con la Lambo carica di strumenti andiamo avanti così per cinque o sei passaggi. Non so cosa rilevassero, ma fosse stato il mio battito cardiaco avremmo fissato un nuovo record. “Adesso la giostra è finita, andem a ca!” mi fa lui, e raggiunge le auto d'appoggio per parcheggiare. Aprirà la porta e si siederà di lato per vedere in retromarcia, penso io: mi hanno detto che con la “Countach” si fa così. Proprio no: accosta al lato opposto della strada e con un testacoda millimetrico incastra il mostro fra il furgone del Centro Prove e un'altra macchina. Grande “Countach”, grande Giulio! (Fulvio Zucco) 



Ad ali spiegate

Nella foto. La linea nasce per destare stupore (il nome del modello è un'esclamazione di meraviglia in dialetto piemontese). Le porte che si aprono verso l'alto come ali amplificano l'effetto. Sopra. Si guida semisdraiati, col V12 dietro le orecchie.





A trecentosessanta gradi
Sopra. Fulvio Zucco, 50 anni, capo redattore di *Ruoteclasse*. A Quattroporte dal 1988 al 1998, si è occupato un po' di tutto: archivio, disegni, grafica, redazione. Poi ha scelto la passione. Quella per le Lamborghini è fra le più radicate.

PREMIATE CON CINQUE STELLE

Brillavano fin dal 1950 sui modelli della filiale inglese della marca americana, brillano sulla mascherina delle "Consul" coupé e berlina di un medico bolognese che ha un debole per il genere "esotico". La coupé monta un "1500" da 75 CV, la berlina un "1300" da 55. Incredibile ma vero: i ricambi non costituiscono un problema

di Maurizio Schifano, foto di Alfredo Albertini

*Si ringrazia dell'ospitalità l'Aviosuperficie
Guglielmo Zamboni di Ozzano Emilia (BO)*





8

Qualcosa di aeronautico
Nella foto. Nel più puro stile americano di fine anni 50, le "Consul" vantano cofano ribassato, parabrezza a doppia curvatura e pinne sulla coda. In secondo piano un Sial-Marchetti "S 205-20R", velivolo da turismo anni Sessanta.

G

li alberghi di lusso e il movimento politico di Grillo non c'entrano. "Cinque Stelle", in questo caso, identificano il marchio che la Ford inglese attribuiva alle berline "Consul" e "Zephyr Six" lanciate nel 1950, per sottolineare le caratteristiche d'eccellenza dei nuovi modelli: scocca portante, motore superquadro a valvole in testa, sospensioni anteriori McPherson, abitacolo contenuto tra i due assi, freni idraulici. In seguito "Cinque Stelle" rimasero a identificare tutte le serie della famiglia "Consul", "Zephyr" e "Zodiac" e quella delle utilitarie "Anglia", "Prefect" e "Popular". Cinque stelle spic-

cano anche sulle calandre delle vetture del nostro servizio, che dal 2010 appartengono a Giovanni Pollini, 51 anni, medico bolognese, grande esperto di Ford inglesi "Cinque Stelle". La prima è una coupé "Consul Capri GT" del 1963 in livrea Ermine White con interni Cirrus Red; la seconda una berlina "Consul 315 De Luxe" del 1961 in livrea Caribbean Turquoise con interni bicolore Beechwood Beige-Javelin Bronze. Entrambe fanno parte della serie "Consul" che, lanciata nel maggio 1961 dopo una gestazione di quattro anni, era caratterizzata da un design originale, anche se un po' datato, opera del >





LA COUPÉ È LA SINTESI PERFETTA DELLO STILE AMERICANO E DEL BUON GUSTO BRITANNICO

Venti sterline di plastica

Sopra. La targhetta che identifica la rara versione "GT" è fissata sullo specchio di coda.

Sopra a destra. Lo stemma "Consul Capri" è applicato sul cofano motore (difficile trovarlo oggi in buone condizioni). La parte in plastica viene riprodotta in Inghilterra e si può acquistare per 20 sterline.

Si ringrazia per la collaborazione la modella Linda Maria Rui.

centro stile della Casa madre americana presieduto da Colin Neale. Penalizzata dal ritardo nel lancio (il successo dell'"Anglia" aveva saturato le linee di Dagenham), da una originalità che la rendeva costosa e da motori inadeguati per cilindrata e potenza, rimase in produzione fino al luglio 1964, per un totale di 111.225 berline e 19.421 coupé. Poco per una Ford.

La "Consul Capri" colpisce per l'elegante pagiglione privo di montate centrale e guarnito da spesse cornici inox, applicate in modo impeccabile. Ideata per affiancare alla berlina "Consul 315" un modello più "glamour" e presentata al Salone di Londra dell'ottobre 1961, derivava strettamente dalla quattro porte. Scocca e interni erano realizzati con cura artigianale dalla Pressed Steel Company; nello stabilimento Ford di Dagenham veniva montata la parte meccanica.

L'esemplare di Pollini è una rara "Capri GT", la versione più brillante, prodotta in appena 2002 esemplari nel biennio 1963-64. Si distingue per l'allestimento esterno standard (anziché "De Luxe"), che non prevede i profi-

li inox sottoporta e il rivestimento dello specchio di coda in alluminio rigato e satinato. La plancia ha finiture specifiche e strumentazione più ricca, i sedili sono più profilati e ribassati, la leva del cambio è a cloche (sulle altre "Consul" la cloche era un'alternativa senza sovrapprezzo alla leva al volante) e più corta. Il motore è il 4 cilindri superquadro serie "Kent" di 1498 cm³ a 5 supporti di banco, che dal 1962, su questa serie di "Consul", sostituì quello d'esordio, un 1340 cm³ a tre supporti di banco, sempre serie "Kent"; si tratta però di una versione più spinta del "1500", studiata assieme alla Cosworth, con rapporto di compressione innalzato da 8,3:1 a 9:1, testata speciale dotata di valvole di scarico più grandi, collettore di aspirazione in alluminio, collettore di scarico "quattro in uno" e carburatore doppio corpo Weber (un'anteprima per una vettura britannica di serie) anziché monocorpo Zenith. Risultato: 75,5 CV contro i 57,5 della versione base e 150 km/h contro 130.

"La mia coupé è del 1963", racconta Giovanni. "L'ho trovata all'estero, le sue condizioni generali ▶





Sintetici ma di qualità

Sopra. Specifica della "GT" la plancia verniciata in nero opaco, con la fascia centrale in laminato plastico finto legno. I rivestimenti in finta pelle del nostro esemplare sono nuovi e identici agli originali.

Nella foto. Su questa "GT" lo specchio di coda è privo del rivestimento in alluminio satinato.



Che effetto quei "settemila"

A sinistra. Sotto la plancia vi è un quadro con tre strumenti supplementari. Da sinistra: amperometro, contagiri e manometro olio. Si noti la zona rossa del contagiri, tra i 6000 e i 7000 al minuto. La cloche del cambio termina con un semplice pomello sferico in plastica nera.



Bianco e rosso

A sinistra. Sulla "GT" anche il piano della panca è imbottito. Le finiture sono impeccabili, degne di una fuoriserie. In abbinamento con la carrozzeria Ermine White (bianco ermellino) era previsto questo rosso vivo (Cirrus Red), diverso dal Ravenna Red delle altre versioni.



La qualità di una volta

A sinistra. I rivestimenti interni hanno una conformazione specifica e in genere sono in tinta unita. All'interno del padiglione, attorno al lunotto e ai finestrini posteriori ci sono delle imbottiture che proteggono la testa dei passeggeri in caso d'urto.



UN PO' PER IL LUNOTTO, UN PO' PER LA CODA MAESTOSA, FACEVA LA SUA BELLA FIGURA

erano discrete, e soprattutto non mancava niente. Mi sono appoggiato a un'agenzia e l'ho reimmatricolata in Italia".

La vettura è stata affidata alla Carrozzeria 3T di Casalecchio di Reno (BO) e all'Officina Asiago di Bologna, che dal 1963 cura le macchine della famiglia Pollini. Questi i lavori: riverniciatura carrozzeria e cerchi ruota (700 euro), rifacimento imbottitura sedili, sostituzione rivestimenti interni (600 euro), revisione impianto elettrico (400 euro), montaggio di pneumatici nuovi Goodrich "Silverstone Radial" a fianco bianco 165/80 R13 (800 euro), corrispondenti agli originali 5,90-13

a tele incrociate. Poiché in Gran Bretagna c'è un sodalizio, il Ford Consul Classic & Capri Owners Club (www.fccoc.org.uk), che provvede alla riproduzione delle parti introvabili, non è stato difficile reperire i ricambi.

Il passo della "Capri" è lo stesso della berlina, nonostante ciò l'abitabilità posteriore è limitata, soprattutto per via del padiglione basso e sfuggente. Davanti invece si sta comodi e l'assetto di guida ribassato e allungato permette di impugnare con naturalezza il grande volante a calice e la cloche del cambio, corta ma con un'escursione eccessiva. Su strada si apprezzano le doti ▶

Allestimento al top

Nella foto. Per la berlina "De Luxe", ma anche per la "Capri", erano previsti il rivestimento dello specchio di coda in alluminio satinato e i profili sottoporta in acciaio inox. I rostri sui paraurti e i pneumatici a fascia bianca erano comunque disponibili come optional. La "315" vale in Italia circa 3500 euro, poco di più la "Capri GT". In altri Paesi, però, la richiesta è ben maggiore e le quotazioni sono più alte.



Quando le plance eran colorate

Sopra. La plancia della berlina è in tinta con la carrozzeria e arricchita da una fascia centrale in alluminio stampato a losanghe. Anche il piantone del volante è in tinta con la carrozzeria. I rivestimenti sono in finta pelle bicolore, ma a richiesta si potevano avere in pelle.

A destra. Notevoli gli angoli di apertura delle porte.





Preziosa autoradio d'epoca

A sinistra. La strumentazione base, comune a tutte le versioni, comprende il tachimetro, col solo contachilometri totalizzatore, il termometro dell'acqua e il livello della benzina nel serbatoio.

Sotto, da sinistra. L'autoradio è un optional originale della Casa ed è perfettamente funzionante. Notevole lo spazio per i passeggeri posteriori. Quattroruote la definiva una 4-5 posti.





ALLA LINEA AERODINAMICA CORRISPONDEVANO PRESTAZIONI TRANQUILLE



dell'avantreno McPherson, tuttavia le curve vanno affrontate con attenzione. Il motore consente buone prestazioni, soprattutto in accelerazione, ma è rumoroso. La frenata è buona per una "storica" anni 60, grazie ai dischi anteriori di serie su tutte le versioni e al servofreno, prerogativa della sola "GT".

Alla coupé abbiamo affiancato la berlina "Consul 315" (in Gran Bretagna si chiamava "Consul Classic"). Caratterizzata dal lunotto "a rovescio", che la Ford Usa aveva già sperimentato nel 1958 sulla Lincoln "Continental" e in Europa sull'"Anglia" (1959), la "315" ebbe una certa diffusione in Italia, grazie a un prezzo allineato a quel-

li della concorrenza. Pollini l'ha trovata presso la concessionaria Ford di Fiorenzuola d'Arda: era messa meglio della "Capri" e conservava la targa originale Piacenza montata nel febbraio 1962.

La carrozzeria ha avuto bisogno solo di una lucidatura e della sostituzione delle guarnizioni delle porte e del lunotto, cotte e crepate; gli interni originali in finta pelle sono stati solo puliti. Per quanto riguarda la meccanica e l'impianto elettrico, sono stati sostituiti il complesso di scarico, le testine dello sterzo, le boccole della barra antirollio, le pastiglie dei freni anteriori e la batteria. Anche in questo caso i lavori sono stati eseguiti dalla Carrozzeria 3T e dall'Officina Asiago di Bo- ➤

Si parte da 55 cavalli...

Sopra. Il quattro cilindri di 1340 cm³ da 55 CV è il motore d'esordio di questa serie di "Consul", sostituito nel 1962 da un 1498 cm³ da 57,5 CV. Sono entrambi dei superquadri serie "Kent". Il loro ridotto ingombro verticale consentì di disegnare un cofano basso e penetrante.



...e si arriva a 75

A destra. Il "1500" della "GT" si distingue soprattutto per l'alimentazione a carburatore doppio corpo Weber, un'antepima per una vettura inglese di serie. Si notino le ottime condizioni del vano motore di questo esemplare.



Trasporti eccezionali

A destra. Molto esteso in lunghezza e larghezza, il vano bagagli, identico per tutte le versioni, alloggia la ruota di scorta nella comoda posizione laterale. Il fondo è coperto da un tappetino in gomma. Gli attrezzi sono quelli originali.



CARATTERISTICHE

Tra parentesi i dati della "Consul Copri GT"

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 80,96 mm - Corsa 65,07 (72,82)
Cilindrata 1340 (1498) cm³
Rapporto di compressione 8,5:1 (9:1)
Potenza 55 (75,5) CV DIN
a 4900 (5100) giri/min
Coppia 10,2 (12,2) kgm DIN
a 2500 (3600) giri/min
Valvole in testa con aste e bilancieri
Distribuzione ad albero a camme laterale
Un carburatore invertito Zenith "34 VN"
(doppio corpo Weber)
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, 2,5 (3,7) litri
Raffreddamento ad acqua 6 (6,6) litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 38 Ah
(a richiesta per entrambe batteria 51 Ah).

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce, 1^a non sincronizzata
(4 tutte sincronizzate)
Leva di comando al volante
oppure a cloche, a scelta del cliente
(solo a cloche)
Frizione monodisco a secco
(a comando idraulico)
Rapporto al ponte 4,125:1
Pneumatici 5,60-13 oppure 5,90-13.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 4-5 posti
(coupé 2 porte, 2+2 posti)
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori McPherson,
barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido,
balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizzatori idraulici a leva
Freni ant. idraulici a disco, post. a tamburo
senza servofreno (con servofreno)
Sterzo a circolazione di sfere
Serbatoio carburante 41 litri.

Dimensioni e peso Passo 2520 mm
Carreggiata ant./post. 1260/1260 mm
Lungh. 4340 mm - Largh. 1660 mm
Altezza 1380 (1370) mm
Peso a vuoto 920 (953) kg.

Prestazioni Velocità 130 (150) km/h
Consumo medio 8,5 (9,4) l/100 km.





DEPLIANT ILLUSTRATI A DISEGNO E 12 FANTASTICI COLORI PER ALLETTARE LA CLIENTELA

logna, con una spesa totale di circa 1400 euro. I pochi ricambi necessari sono stati in parte prelevati dalla scorta che la famiglia Pollini aveva in casa per aver posseduto in passato altre "Consul 315", in parte sono stati ordinati in Inghilterra.

Grazie al lunotto rovesciato e allo spessore ridotto degli schienali anteriori, l'abitacolo della berlina offre ampi spazi ai passeggeri posteriori. I sedili, più soffici, un po' rialzati e meno profilati

di quelli della "Capri", sono poco adatti a una guida sportiva, alla quale peraltro la "315" non si presta volentieri. Il motore, che su questo esemplare è il "1300" da 55 CV, va "tirato" se si vogliono ottenere prestazioni accettabili, e perciò risulta parecchio rumoroso; in città la manovrabilità del cambio è penalizzata dalla prima non sincronizzata. Meglio attuare una guida calma, tanto più che qui non c'è nemmeno il servofreno. **R**

Fin da bambino

A sinistra. Il proprietario, Giovanni Pollini, 51 anni, di Bologna, è appassionato sin da bambino (foto sotto) di Ford "Consul 315", di cui possiede modellini, depliant, libri e riviste. Egli è anche socio del Ford Consul Classic & Capri Owners Club (www.fccoc.org.uk).





Nomi suggestivi

Sopra. I preziosi campionari dei tessuti in abbinamento alle dodici tinte della carrozzeria: Savoy Black, Aqua Blue, Panama Yellow, Windsor Grey, Ermine White, Monaco Red, Imperial Maroon, Ambassador Blue, Ascot Grey, Lime Green, Goodwood Green e Caribbean Turquoise.



LE AMBIZIONI DELLA CLASSE MEDIA

Lanciata nel maggio 1961 in contemporanea sul mercato britannico e su quelli dell'Europa continentale, Italia compresa, la Ford "Consul 315" è provata da Quattroruote l'anno seguente. Il servizio, di ben 20 pagine, è pubblicato sul numero di aprile 1962. Rispetto all'"Anglia", grazie alla quale la Ford inglese dal 1960 è in testa alla graduatoria delle marche straniere in Italia, la "Consul" è definita "di più battagliere ambizioni", in quanto intende sostenere il confronto con vetture nostrane di maggior prestigio, come la Fiat "1300" e l'Alfa Romeo "Giulietta".

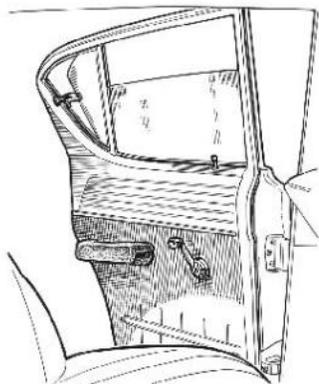
Tra i pregi la comodità dell'abitacolo, l'efficienza dell'impianto di riscaldamento, l'ampiezza del bagagliaio e il comportamento su strada. Tra i difetti, il

grado di finitura appena sufficiente e la dotazione criticabile, tanto più che si tratta della versione "De Luxe", peraltro l'unica importata. Le lacune più gravi riguardano la mancanza delle maniglie di appiglio per i passeggeri e delle luci di retromarcia, meno grave quella delle tasche sui pannelli porta.

Non accettabile, dato il prezzo (1.240.000 lire la 2 porte, 1.295.000 la 4 porte), che per i rostri sui paraurti si debbano sborsare altre 11.500 lire. Quattroruote promuove senza entusiasmo la "Consul 315", cavallo di battaglia della Ford inglese nel Mec. 

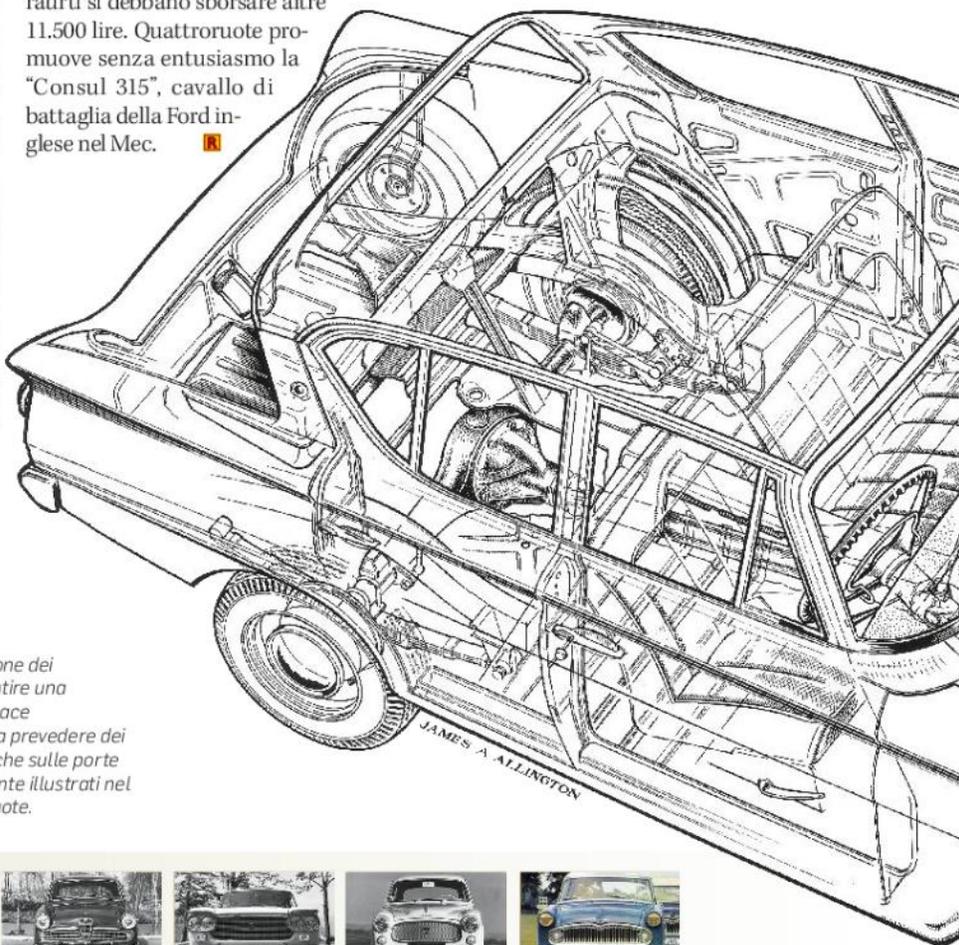
La formula più classica

Sotto. Il disegno mostra lo schema meccanico condiviso da tutte le Ford prodotte all'inizio degli anni Sessanta in Inghilterra: motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, sospensioni anteriori McPherson e posteriori a balestre longitudinali.



Ben ventilata

A sinistra. L'attenzione dei progettisti per garantire una ventilazione più efficace dell'abitacolo portò a prevedere dei deflettori apribili anche sulle porte posteriori, chiaramente illustrati nel disegno di Quattroruote.

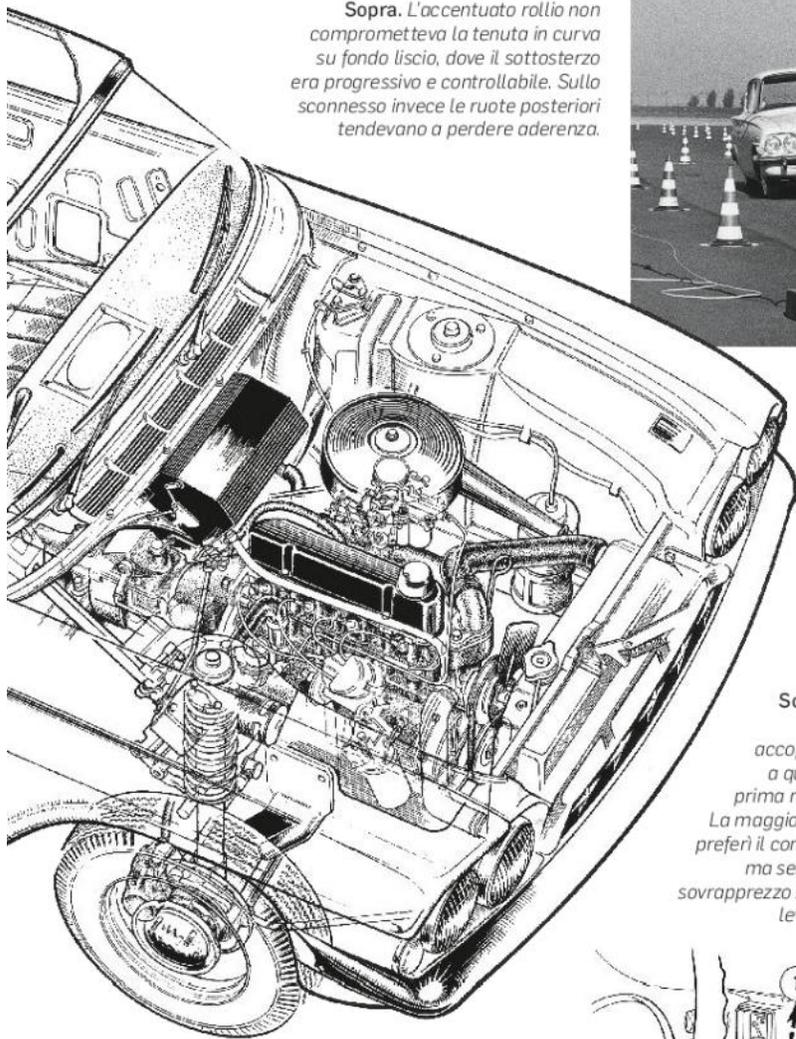


LE CONCORRENTI

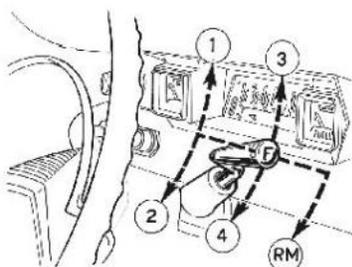
Marca Modello	Ford Consul 315	Alfa Romeo Giulietta	Fiat 1300	Peugeot 403	Simca Ariane
Cilindrata cm ³	1340	1290	1295	1290	1290
Potenza CV SAE	56,5	71	72	54	70
Velocità km/h	130	145	140	125	130
Prezzo all'epoca lire	1.295.000	1.250.000	1.190.000	1.275.000	1.350.000
Quotazione attuale euro	3500	8000	3500	4500	4500



Si "imbarca" in curva
 Sopra. L'accentuato rollio non comprometteva la tenuta in curva su fondo liscio, dove il sottosterzo era progressivo e controllabile. Sullo sconnesso invece le ruote posteriori tendevano a perdere aderenza.



Al volante piaceva di più
 Sotto. Al motore di 1340 cm³ era accoppiato un cambio a quattro marce con prima non sincronizzata. La maggior parte dei clienti preferì il comando al volante, ma senza pagare alcun sovrapprezzo si poteva avere la leva sul pavimento.

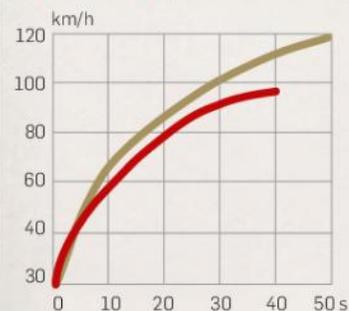


LE RILEVAZIONI

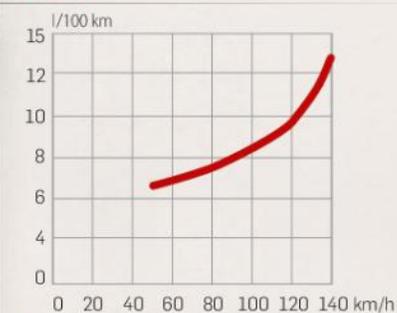
Velocità massima km/h

Dichiarata	130
Effettiva	128,064

Accelerazione e ripresa



Consumi



Frenata

Velocità km/h	metri
40	10,2
60	16,0
80	31,5
100	54,0
120	78,0

LA PAGELLA

Estetica	***
Frontale originale e piacevole, meno riuscito il resto.	
Assetto guida	***
Raccolto, non adatto a persone di grossa taglia.	
Motore	****
Brioso agli alti regimi, sopporta bene il fuorigiri.	
Velocità	****
Massima ragionevole, in seconda è un po' limitata.	
Accelerazione	**
Mediocre a causa del cambio poco sportivo.	
Ripresa	***
Discreta, specialmente nel rapporto più lungo.	
Freni	****
Efficienti e resistenti. Sforzo sensibile al pedale.	
Cambio	**
Prima non sincronizzata e manovrabilità mediocre.	
Sterzo	****
Pronto e diretto, buon ritorno, ma qualche reazione.	
Confort	****
Buone le sospensioni. Motore rumoroso in velocità.	
Tenuta di strada	****
Nel complesso buona, ma risente del fondo stradale.	
Marcia in salita	***
Discreta, penalizzata dalla manovrabilità del cambio.	

LE BELLE *Addormentate*

testo e foto di Tim Knifton



Sei "Giulia", una "SS", due "Spider" e tre "Sprint", chiuse da decenni nelle cantine di un castello in Belgio. Le ha scoperte e fotografate Tim Knifton, "esploratore urbano", ossia cacciatore di luoghi abbandonati. Per hobby

Dimenticate per decenni in un fienile, un vecchio garage o una stalla. Protette da uno strato di polvere che negli anni le ha rese quasi irriconoscibili. Dicono che rinvenire auto in queste condizioni sia il sogno di ogni appassionato. A me succede spesso, perché sono un esploratore urbano; vado a caccia di luoghi abbandonati e misteriosi. Spesso ci trovo dei tesori, e li fotografo. L'ultima volta è stato a fine 2012: sei Alfa Romeo nei meandri di un castello in Belgio, dove si diceva vi fossero delle macchine abbandonate.

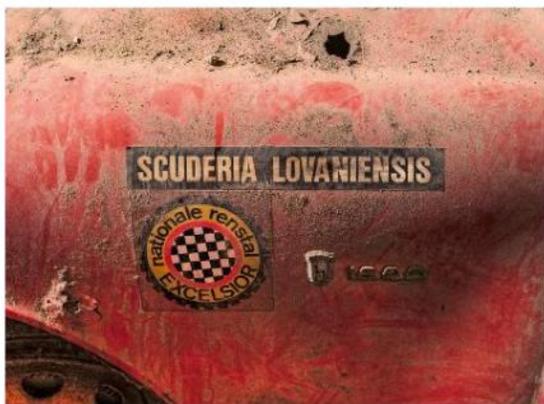
Una volta lì, abbiamo cercato una via di accesso e siamo entrati. Nelle cantine, abbiamo scoperto le macchine: sei Alfa Romeo, tutte "1600": una "Giulia SS", due "Giulia Spider" e tre "Giulia Sprint", una delle quali sembra da corsa. Uno spettacolo straordinario, una suggestione incredibile, accentuata dai raggi di luce che all'alba filtravano all'interno.

Non so la storia di queste auto. Non so a chi siano appartenute o come siano finite lì sotto. In molti, però, mi chiedono che fine abbiano fatto. Io mi sono limitato a fotografare, senza toccare o portare via nulla ("take only photographs, leave only footprints", ossia "scatta fotografie, lascia solo orme" è il motto degli esploratori urbani). Ma so che poche settimane dopo la mia "visita" l'ingresso è stato sigillato.

La mia soddisfazione più grande? Aver fotografato un tesoro dimenticato. **R**

Da quanto tempo sono qui?

Nella foto. Ecco lo scenario che si è presentato a Tim Knifton e alla sua squadra appena varcata la soglia del castello: in primo piano, sulla destra, una "Giulia Sprint"; sulla sinistra una "Spider", una "SS" e un'altra "Sprint" preparata per le competizioni.



Tracce di un passato sportivo

Sopra e a destra. La colorazione e gli adesivi sul parafrangente di questa "Giulia Sprint" raccontano di un suo probabile passato agonistico o di un vecchio proprietario molto "appassionato". Sia la Scuderia Lovaniensis che la Nationale Renstal Excelsior, infatti, erano squadre corse belghe.

Hanno resistito all'umidità

Sotto. L'interno della "Giulia Spider" blu, dimenticata da chissà quanto in questo ambiente umido e polveroso, è ancora in ottimo stato.

Più in basso. L'abitacolo della "Giulia Sprint" apparentemente preparata: dal colore della plancia si intuisce che la vettura nasceva bianca.



"TUTTO È NATO DA UNA CHIACCHIERATA AL BAR. SPESSO NELLE VOCI DI PAESE C'È UN FONDO DI VERITÀ. IN OGNI CASO DOVEVO VERIFICARE"





Che ne sarà di loro?

Nella foto. Una "Giulia Spider" con la caratteristica presa d'aria sul cofano. A sinistra. Il profilo di una "Sprint" "completata", in un gioco prospettico d'effetto, dalla porta di un'altra vettura.

Più in basso. In senso orario: il muso di una "Sprint" e le code di una "SS" e di una "Spider".



TIM KNIFTON

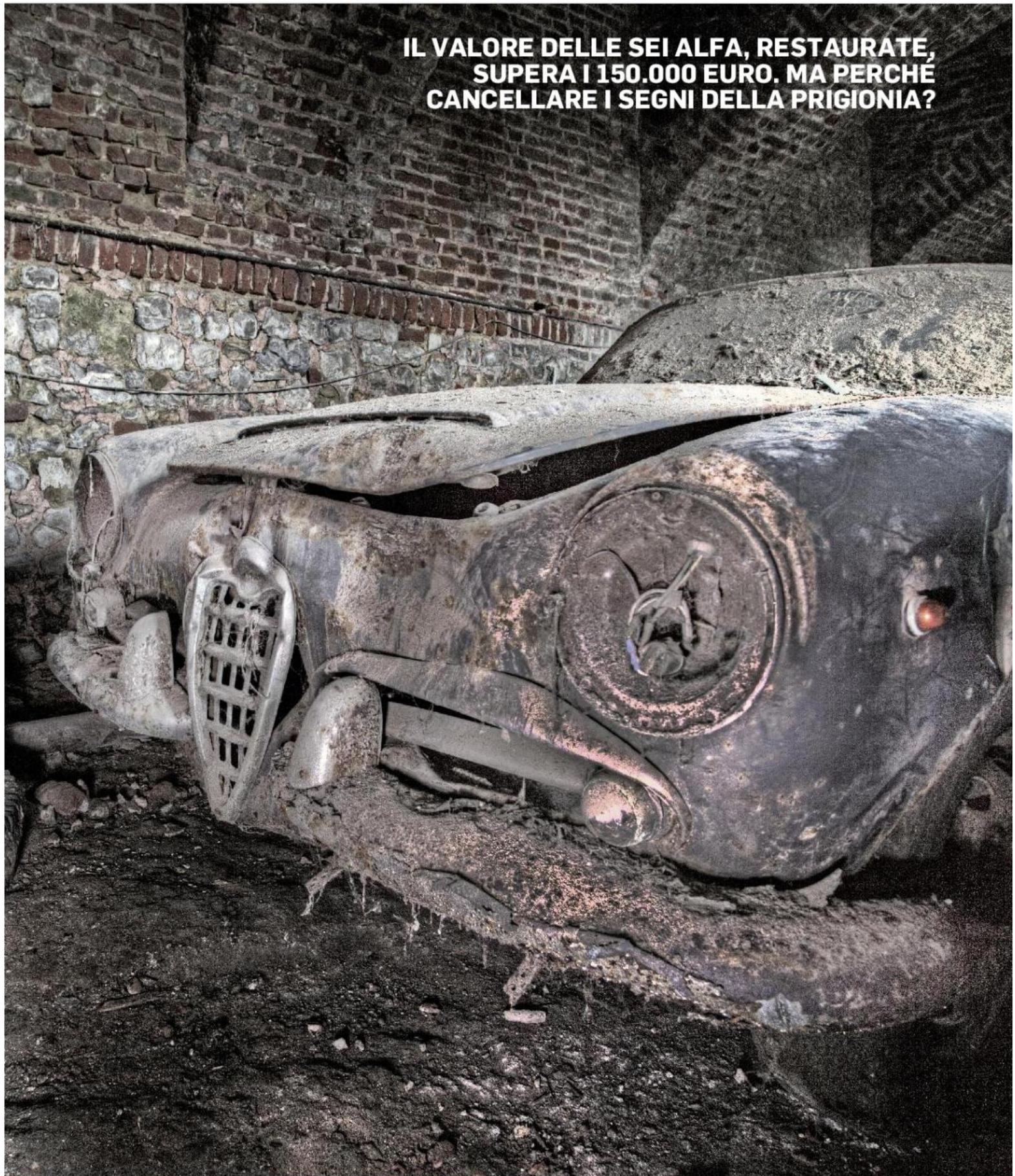
FOTOGRAFO ED ESPLORATORE

Quarant'anni, ex fotografo professionista, Tim Knifton vive nella zona più a Sud del Galles, Regno Unito. Si definisce "urban explorer", esploratore urbano, ossia un "cacciatore" di luoghi abbandonati e dimenticati nei pressi dei centri abitati. Si muove di solito con una squadra di tre o quattro amici che lo supportano a livello operativo per permettergli di documentare con la macchina fotografica le sue

scoperte. Tim lavora con fotocamere digitali "full frame" e predilige scattare a basse sensibilità; se necessario illumina gli ambienti più bui con delle torce. Le sue esplorazioni possono essere seguite su Facebook (*Tim Knifton Photography*) o direttamente sul suo blog timster1973.wordpress.com. Il suo sito personale è www.flickr.com/timster1973.



**IL VALORE DELLE SEI ALFA, RESTAURATE,
SUPERA I 150.000 EURO. MA PERCHÉ
CANCELLARE I SEGNI DELLA PRIGIONIA?**



UNA COPPIA D'INGLESI

Snobbate fino a ieri, vengono riscoperte oggi. Due appassionati di vetture britanniche han fiutato il vento prima di altri e si sono assicurati due esemplari magnifici. Sebbene la potenza sia quasi la stessa, la cabrio ha un comportamento pacioso, la coupé alquanto grintoso. Si comprano con 15.000-20.000 euro e si distinguono per il motore: più "educato" quello della "Convertible", il collaudato "AJ6" da 223 CV, più aggressivo quello della "Coupé Celebration", il debuttante "AJ16" da 244 CV

di Marco Di Pietro, foto di Alfredo Albertini







Le auto sono il suo mestiere
 Sopra. Maurizio Riggio, 53 anni, milanese, si occupa di automobili speciali, nuove e usate. La "XJS Convertible" è la sua auto personale.

Strana storia quella della Jaguar "XJS": poco amata da "viva", sempre più apprezzata a mano a mano che si allontana il giorno della sua uscita dai listini, dove è rimasta ben 21 anni. Certo, quando venne lanciata, nel '75, le fu affidato il compito di sostituire forse la più bella Jaguar di tutti i tempi, la mitica "E Type", e questo non giovò alla sua reputazione.

In realtà la "XJ-S" (per i primi 14 anni di vita la sigla si scriveva col trattino) era ben diversa dalla "E". Prima di tutto, agli inizi era solo coupé (le norme sulla sicurezza dell'epoca sembravano voler abolire l'auto scoperta); in secondo luogo, lanciare un'assetata granturismo 12 cilindri all'indomani di una grave crisi energetica non fu una buona idea. Con certissima pazienza, il V12 fu soggetto a una continua evoluzione e gli ultimi esemplari arrivarono a

consumare quasi la metà. Preceduta dalla "XJ-SC" del 1983 (carrozzeria tipo "targa", lunotto a scomparsa, 5013 esemplari, quotazione 14.000 euro), la "XJS Convertible" arrivò solo nel 1989, dapprima col motore V12, poi anche con il "sei" in linea serie "AJ6", che aveva debuttato nel 1983 sulla "XJ-S" prima ancora che sulle berline, per poi crescere a 4 litri di cilindrata. La "XJS 4.0 Convertible" nacque nel 1992, ben 17 anni dopo la prima "XJ-S" e addirittura 12 anni dopo quel 1980 in cui alcuni dirigenti Jaguar, visti gli scarsi risultati di vendita, avrebbero voluto "terminare" la "XJ-S". Invece la "Convertible" fu un successo, soprattutto negli Usa.

Proprio dagli Usa proviene la nostra "XJS Convertible" del 1994. Maurizio Riggio di Milano, 53 anni, commerciante di automobili, l'ha acquistata dopo aver setacciato i vari siti americani specializzati ▶

LA "CONVERTIBLE" È LA PIÙ APPREZZATA DELLE "XJS". DEI 30.946 ESEMPLARI PRODOTTI, 23.819 SONO FINITI IN AMERICA



Il "+2" è virtuale

Sopra. I due posti posteriori hanno lo schienale quasi verticale e offrono poco spazio per le gambe dei passeggeri.

Sopra a destra. Classica e razionale la disposizione degli strumenti.

A destra. Il sei cilindri "AJ6" si riconosce per i coperchi delle punterie vecchio stile, con i cavi delle candele a vista.



Un pulsante per aprire

A destra. Il mantice si apre in circa venti secondi, solo a vettura ferma. Previsto un copricapote, come sulle spider d'epoca.

A sinistra. Il cambio automatico a quattro rapporti è totalmente idraulico, senza gestione elettronica.

Sotto. Le prestazioni sono brillanti, ma senza eccessi, come si conviene a una vettura sportiva di classe.





Anglofilo di professione
Sopra. Alessio Nori, 38 anni, di Milano, proprietario della "XJS 4.0 Celebration", lavora per un'azienda inglese e spesso si reca a Londra.



Speciale anche dentro

Sopra. La pregiata radica che guarnisce gli interni della "Celebration" è differente da quella delle normali "XJS Coupé": è noce alborno, lo strato più giovane del legno tra la corteccia e il durame. A sinistra. I rivestimenti in pelle Connolly sono in tonalità coordinata con la carrozzeria. Il divanetto posteriore è meglio sagomato e imbottito di quello della "Convertible", ma anch'esso non lascia molto spazio per le gambe.

LA "CELEBRATION" FU PRODOTTA SOLO PER TRE MESI, DA MAGGIO A LUGLIO 1995, E SOLO FULL OPTIONAL

in "exotic cars". La vettura è arrivata dal Texas con 63.000 miglia (circa 100.000 km), certificata dal libretto "service". Trasporto, sdoganamento, immatricolazione in Germania e targatura in Italia sono costati 8000 euro.

All'arrivo la vettura non ha deluso: la carrozzeria in tinta Oyster (Ostrica: un colore cangiante a seconda dell'irraggiamento solare), gli interni in pelle Connolly beige, la capote marrone e i cerchi cromati (optional della Casa quasi obbligatorio in Texas), erano perfetti come nelle foto inviate per e-mail. La vettura è stata sottoposta a un controllo tecnico, durante il quale sono stati sostituiti il radiatore del climatizzatore, i quattro ammortizzatori posteriori e le gomme, belle d'aspetto ma vecchie e ovalizzate.

L'altra Jaguar del servizio è una rara "XJS 4.0 Celebration Coupé", versione a tiratura limitata prodotta tra maggio e luglio 1995 per i 60 anni della Jaguar. Immatricolata in Italia nell'ottobre del 1995, ha all'attivo 67.000 km. L'attuale proprietario, Alessio Nori di Milano, 38 anni, l'ha acquistata dal primo e unico proprietario nel 2004. Con gli inglesi Alessio lavora da anni: egli è infatti "country manager Italy" di Gpeg International Ltd, azienda britannica che produce display industriali, come i pannelli sulle autostrade. Inevitabile che maturasse in lui una passione per le auto inglesi (oltre alla "Celebration" possiede una "E Type 4.2" coupé prima serie).

La nostra "Celebration" è verniciata in Ice Blue, tinta rarissima nonché la stessa dell'esemplare della brochure ufficiale. La vettura veniva offerta full optional in 17 tinte e aveva la console centrale in pelle coordinata, rivestimenti in radica di noce alborno (lo strato più giovane del legno), cerchi "Aerosport" 7x16, specchi e terminali di scarico cromati, stemma sul cofano smaltato color oro, impianto stereo Alpine con caricatore da 6 CD.

In apparenza le due vetture, a parte la carrozzeria →



Cavalli che si fanno sentire

Sopra. Il nuovo motore "AJ16" offre 21 CV in più del precedente "AJ6". In alto. Gli strumenti non sono incorniciati nella radica per evitare i riflessi di luce.

A destra. Lo stemma verniciato in oro, posto sul cofano, è una prerogativa della "Celebration".

E consuma pure poco

Sotto. La "XJS Coupé" offre un comportamento da granturismo. Guidando con attenzione, si possono però percorrere quasi 10 km/litro.



CARATTERISTICHE

CONVERTIBLE *Tra parentesi i dati della "Coupé Celebration"*

Motore	Anteriore longitudinale - 6 cilindri in linea Alésaggio 91 mm - Corsa 102 mm Cilindrata 3980 cm ³ Rapporto di compressione: 9,5:1 (10:1) Potenza 223 CV DIN a 4750 giri/min (244 CV a 4700 giri) Coppia 37,7 kgm a 3900 giri/min (38,9 kgm a 3600 giri/min) Distribuzione con 2 valvole per cilindro Due alberi a camme in testa (catena) Impianto di alimentazione a iniezione elettronica Lucas (Bosch) Lubrificazione forzata a carter umido, 8,5 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 75 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a 4 rapporti + RM Leva di comando centrale Pneumatici 225/60 x 16 (255/55 x 17) Cerchi in lega leggera.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2+2 posti (coupé 2+2 posti) Carrozzeria portante Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, doppie molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici, quattro posteriori Freni a disco, anteriori autoventilanti, con ABS Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico Capacità serbatoio 82 litri (89 litri).
Dimensioni e peso	Passo 2591 mm Carreggiata ant. 1489 mm - post. 1504 mm Lunghezza 4820 mm - larghezza 1793 mm Altezza 1276 mm (1241 mm) Peso a vuoto 1830 kg (1705 kg).
Prestazioni	Velocità 224 km/h (237 km/h) Consumo carburante 12,7 litri/100 km (11,9).

TEST A TEST Jaguar "XJS 4.0 Convertible" 1994 e "XJS 4.0 Coupé Celebration" 1995



Lucidi o cromati

A sinistra. Differenti i cerchi delle due "XJS": in alluminio spazzolato sulla "Coupé Celebration" (sopra) e cromati sulla "Convertible" (richiestissimi negli Usa).

ria aperta o chiusa e il colore, sembrano identiche, ma sebbene abbiano solo un anno di differenza, i motori sono del tutto diversi. Infatti la "Convertible" è tra le ultime Jaguar ad adottare l'"AJ6" da 4 litri (223 CV), che molti considerano l'ultimo motore tutto Jaguar; la "Celebration" è invece tra le prime "XJS" col nuovo "AJ16" (cilindrata identica ma 244 CV), un motore nato sotto l'egida della Ford, che aveva comprato la Jaguar nel 1989, perciò in un certo senso ritenuto "ibrido". In realtà non è così: gli americani portarono a Coventry soprattutto quattrini e innovazione tecnologica, ma si guardarono dal metter le mani nei cassetti dei tecnici inglesi, che sapevano il fatto loro. L'"AJ16" rimane quindi l'ultimo sei cilindri in linea integralmente Jaguar, sostituito nel 1997 dai



UN CASTELLO CON 36 BUCHE

Il nostro servizio fotografico è stato realizzato presso il Golf Club di Tolcinasco (Pieve Emanuele) a pochi chilometri da Milano, uno dei più prestigiosi circoli italiani dedicati a questo sport. A Tolcinasco le 36 buche progettate dallo statunitense Arnold Daniel Palmer, uno dei tre più grandi campioni di golf di tutti i tempi, circondano un magnifico maniero del XVI secolo perfettamente restaurato.

V8, questi sì di matrice Ford. Le due vetture hanno comportamenti differenti: più tranquilla la "Convertible", dotata di un cambio automatico a 4 rapporti vecchia maniera, più frizzante la "Celebration", dotata del nuovo sistema di iniezione sequenziale e di un profilo più spinto degli alberi a camme. Il cambio automatico è sempre a 4 rapporti, ma con un convertitore di coppia a bassa inerzia che garantisce pronte riprese. I 21 CV in più della "Celebration", insomma, si sentono tutti nella guida, anche se, cronometro alla mano, i tempi di accelerazione sono quasi identici.

Differenti anche le quotazioni: 14.000 euro le coupé di fine serie (un po' di più le "Celebration"); 20.000 le "Convertible" che, in condizioni perfette, possono superare i 25.000 euro. 



Prezzi pronti a salire

Sotto. Le "XJS" sono state scoperte dai collezionisti in epoca recente: oggi le quotazioni sono in netto rialzo sia per le coupé sia per le convertibili. A differenza di quanto avviene per altri modelli, le versioni più apprezzate sono quelle di produzione più recente, perché più affidabili e meno assetate di benzina.





IMPRESSIONI Fiat "500 Special" Scioneri 1971

IMPORTANZA *della firma*

Più facile trovare un ago nel pagliaio che stemmi, fregi e altri dettagli specifici di una fuoriserie. In questo caso l'opera di ricerca ha dato buoni risultati, ma ha portato via molto tempo e denaro. Cose che si fanno quando l'auto, benché utilitaria, è nobilitata dal nome del carrozziere

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli

Ha perso le coppe

Nella foto. La livrea fin troppo sobria è arricchita dalle coppe ruota cromate a raggiera, un accessorio tipico degli anni Cinquanta e Sessanta, montate in mancanza di quelle originali, perdute e introvabili. La targa Torino è quella d'origine.





IL CARROZZIERE DI SAVIGLIANO SCELSE TINTE ESCLUSIVE PER LA SUA UTILITARIA FUORISERIE

U

na Fiat "500 L" fuoriserie è esistita davvero. Lo testimonia la "500 Special" Scioneri del '71 che da un anno appartiene ad Alberto Simonutti, 37 anni, tecnico nel settore delle telecomunicazioni a Cusano Milanino (MI). Opera ultima della carrozzeria di Savigliano (Cuneo), fu introdotta in un'epoca in cui le fuoriserie erano ormai passate di moda, ma attiravano ancora qualche cliente alla ricerca della versione griffata.

Il prezzo di listino era di 725.000 lire, 90.000 lire più del modello di serie. L'allestimento rimaneva lo stesso, con le cornici lucide al parabrezza e al lunotto e gocciolatoi guarniti da un profilo in metallo. Ma forse è stato commesso un errore: sono stati montati i paraurti di un'altra serie, privi delle protezioni tubolari tipiche della "500 L", i cosiddetti "baffi". Se di errore si tratta, è facilmente rimediabile. A pagina 116 pubblichiamo un raro depliant dell'epoca, in modo che i lettori possano avere un'informazione esatta sull'aspetto "ufficiale" della vettura.

Gli interventi fuoriserie riguardavano soltanto la verniciatura, un Verde Palude simile a quello della Fiat "127", la finta mascherina e le coppe ruota, che su questo esemplare però non sono quelle originali, introvabili. Più consistente l'elaborazione

degli interni, di tono sportiveggiante, con la plancia di disegno più moderno, dotata di fascia centrale in finto legno e strumentazione specifica. La corona del volante e il pomello della cloche sono in vero legno. Nessuna modifica veniva apportata alla meccanica, che rimaneva quella di serie.

Del nostro esemplare si sa che, venduto nuovo a Ivrea (TO), ha avuto tre proprietari prima di Alberto e che ha mantenuto targa e documenti di prima immatricolazione. Alla fine degli anni 90 la vettura fu danneggiata dall'esonazione della Dora Riparia e, ripulita alla bell'e meglio, fu ritirata in permuta da un commerciante di moto d'epoca di Biella. "Nel 2003 la trovò il mio amico Andrea", racconta Alberto, "salvandola da una rottamazione certa e restaurandola totalmente".

La macchina è stata smontata fino all'ultima vite per verificare lo stato dei lamierati e procedere alla sostituzione di quelli arrugginiti. In questa fase dei lavori sono state trovate le tracce di una precedente verniciatura bianca e, quel che più conta, di quella verde originale. Presso la Carrozzeria Cussa di Savigliano, il cui titolare era stato verniciatore della Scioneri, Andrea ha trovato una latta dello stesso verde, che gli è servita da campione. Non solo, la Carrozzeria Cussa lo ha

Un po' più di confort
Sotto. I pannelli delle porte e i fianchetti posteriori sono gli stessi della "500 L"; i sedili anteriori sono però meglio imbottiti. In basso. Il pratico tettuccio apribile in tela è da sempre uno degli elementi distintivi dell'utilitaria torinese.





Il verde fa la differenza

A sinistra. Il colore verde pastello è esclusivo della "500 Special" di Scioneri, ma ricorda il Verde Palude della "127" prima serie. A prima vista sembra trattarsi di un modello derivato dalla "F" a causa dell'assenza delle barre sui paraurti, ma questo esemplare è a tutti gli effetti una versione "Lusso".

Per sentirsi "124"

Sotto. Il disegno della plancia è tipico delle sportive italiane anni Sessanta, come la "124 Sport Spider". La fascia centrale, in finto legno, mantiene le spie, gli interruttori e il contatto con chiave della Fiat "500 L". Di tono sportivo il volante con razze in alluminio e corona in legno.



Cento euro per suonare

A lato. Al posto del cruscottino della "500 L", che era rettangolare, Scioneri montava un tachimetro aftermarket di forma circolare, ben leggibile grazie all'ampia palpebra antiriflesso e al quadrante nero.

Più a sinistra. Il pulsante del clacson è stato acquistato nel 2011 e pagato ben 100 euro.



Doppia identità

Sopra. Sulla sinistra del cofano motore è stata applicata la scritta originale Fiat, già di tipo romboidale. La nostra ipotesi è che in origine vi fosse pure riportato il nome "Special". Sopra a destra. Sul lato destro spicca invece la firma del carrozziere di Savigliano, con la classica "S" tagliata da una freccia.

Prova d'originalità

Sotto. Accanto alla targhetta d'identificazione, è rivettata quella d'omologazione della carrozzeria Scioneri. La sigla "110 F" identificava le serie "F" e "L", in produzione entrambe tra il 1968 e il 1972.



aiutato a chiarire molti dubbi circa il tipo e l'esatta collocazione di fregi, stemmi e scritte, specifici di questa versione. Durante il restauro si notò pure che anni prima era stato montato un frontale della "R", riconoscibile dalla forma della sede che ospita lo stemma Fiat, una pratica diffusa perché la "500", bassa comiera, in quel punto era soggetta a continui urti contro i paraurti di vetture più alte. Naturalmente, il frontale è stato sostituito con l'originale della serie "L".

In anni di difficili ricerche ai mercatini, Andrea è riuscito a trovare i due stemmi da montare sui parafranghi anteriori, dietro le gemme dei ripetitori (80 euro l'uno) e il rarissimo fregio frontale (200 euro). Nel 2011, quando Andrea aveva ormai perso ogni speranza, è saltato fuori un pulsante per il clacson, pagato ben 100 euro. Ciò che non è stato possibile trovare, invece, sono le originali coppe ruota verniciate in argento. Andrea ha rimediato elegantemente con quattro coppe a raggi, del tipo montato negli anni 50-60 da molte fuoriserie su base Fiat "500" e "600" (il diametro è di 12" per entrambe): solo 50 euro tutti e quattro, ma è stato necessario raddrizzare le ammaccature e ricromarli, un lavoro di restauro paziente e costoso. Mancavano ancora i gallettoni: Andrea li ha realizzati in lamierino d'acciaio, basandosi

su foto d'epoca trovate sulle riviste specializzate, e li ha fatti cromare assieme alle coppe. I rivestimenti dei sedili (anteriormente più imbottiti di quelli della versione di serie), dei pannelli e dei fianchetti posteriori sono stati rifatti a immagine e somiglianza degli originali. Anche la moquette del pavimento, stampata in un unico pezzo, è nuova di fabbrica.

Non pago del risultato, Andrea ha montato due retrovisori esterni cromati di foggia retrò e, sul cofano motore, un portapacchi cromato, accessorio prodotto oggi e acquistato anch'esso a un mercatino per una cinquantina di euro assieme alla valigetta in vimini, che egli ha scurito con mordente per legno per renderla più "antica".

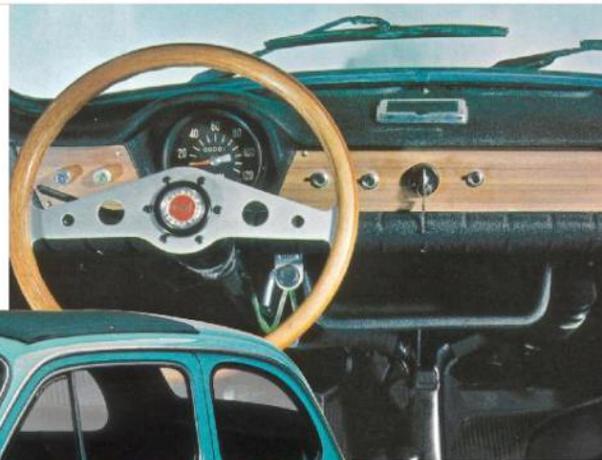
Fonte di mille discussioni ai raduni, soprattutto perché poco conosciuta, la "500 Special" di Scioneri si distingue per il buongusto dell'elaborazione e delle poche indispensabili "licenze" che Andrea si è dovuto permettere in mancanza di ricambi originali.

"La '500' ha sempre il suo fascino" conclude Alberto "ma con appena 18 CV è fortemente penalizzata nel traffico convulso di oggi: un handicap che solo in parte viene compensato dalle dimensioni tascabili, per cui entra dappertutto. Puoi usarla come un giocattolo".

SE MANCANO I RICAMBI

SOLUZIONE DI COMPROMESSO

Anche i più accaniti sostenitori dell'originalità, di fronte al restauro di una fuoriserie, semplice elaborazione o lussuoso pezzo unico, spesso devono arrendersi di fronte all'impossibilità di trovare i ricambi originali e un'adeguata documentazione. Non solo, la lavorazione artigianale comportava a volte che vi fossero differenze perfino fra un esemplare e l'altro. Le foto che riportiamo a lato, tratte dal depliant della Scioneri, datato 1969, dovrebbero essere un punto di riferimento sicuro. Ma anche allora da un giorno all'altro, in base alla disponibilità del momento, gli esemplari potevano differire in alcuni componenti. Nel caso della "500 Special" salta all'occhio che i "baffi" sui paraurti, almeno in origine, ci sono. Del resto, perché togliere un abbellimento di serie? Ma non si può nemmeno escludere che in seguito fossero stati eliminati. Non dimentichiamo infatti che la Scioneri, per riverniciare la vettura, doveva spogliarla di ogni addobbo e poi riabbigliarla. All'interno si osserva che solo il pulsante del clacson differisce da quello del depliant. Il restauratore, in questo caso, ha risolto brillantemente il problema con un pulsante "Scioneri" assolutamente coerente.



CARATTERISTICHE

Motore	Post. longitudinale - 2 cilindri in linea Alesaggio 67,4 mm - Corsa 70 mm Cilindrata 499,5 cm ³ Potenza 18 CV DIN a 4600 giri/min Un carburatore invertito Weber "26 IMB 4".
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 125-12.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali superiori, balestra trasversale inferiore, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e settore Serbatoio carburante 22 litri.
Dimensioni	Passo 1840 mm Carreggiata ant./post. 1120/1350 mm Lungh. 2970 mm - Largh. 1320 mm Altezza 1325 mm - Peso a vuoto 530 kg
Prestazioni	Velocità oltre 95 km/h Consumo medio 5,3 l/100 km.



Come nella "Lusso"

Sopra. Il vano anteriore è lo stesso del modello di serie e accoglie il serbatoio carburante da 22 litri.

Sopra a sinistra. Il vano motore ospita il bicilindrico di 499,5 cm³ raffreddato ad aria da 18 CV.

In alto. Le prestazioni sono modeste in rapporto a quelle richieste dal traffico di oggi. Appena sufficiente la velocità, quasi 100 km/h.

Smontata fino all'ultima vite

A sinistra. Alcune fasi del restauro: sul musetto appare lo stemma Fiat, montato provvisoriamente in attesa di reperire quello originale.

Più a sinistra. L'attuale proprietario, Alberto Simonutti, 37 anni, di Cusano Milanino (MI), tecnico nel settore delle telecomunicazioni, ha acquistato la vettura nel 2012.



ALL'OMBRA DELLA FIAT

di Alfredo Albertini

A parte alcune Lancia e Alfa, l'atelier fondato nel '43 a Savigliano (Cuneo) dal cavalier Antonio, un semplice battilastra, si fece un nome per le sue fuoriserie allestite su organi meccanici della Casa torinese, in particolare negli anni 50 e 60. Ma dal 1969 al 1984 l'attività si limitò alla semplice elaborazione dei modelli più popolari

Lancia *Appia*

Si è messa le pinne

A destra. Torino 1958: la seconda serie della berlina di casa Lancia si presenta con un look che ne modifica soprattutto la coda, dove sono state aggiunte le pinne ai parafranghi e il tetto è stato leggermente allungato. Gli interni sono in vinilpelle.



Alfa Romeo *Giulietta*

Due colori per piacere

Sotto. Presentata anch'essa al Salone di Torino del 1958, la "Giulietta" Scioneri riprende idee già adottate sull'"Appia": pinne posteriori, tetto allungato e fascia bicolore sulle fiancate. I fari presentano un tegolino di copertura.





Fiat 600

Fuoriserie con poco

A sinistra. Al concorso d'eleganza di Sanremo del 1956 il carrozziere di Savignano porta questa versione elaborata solo esteticamente dell'utilitaria più in voga in quel momento. Nessuna modifica ai lamierati, ma aggiunta di profili cromati, finta mascherina e finti raggi alle ruote. La verniciatura bicolore completa l'insieme.

Variazioni sul tema "600"

Sotto. Una spider e una coupé fanno la loro comparsa al Salone di Torino del 1960. La presa d'aria sul cofano e la mascherina sono di bellezza: il motore infatti resta dietro.

In basso. A sinistra il prototipo, introdotto nel 1963, di una berlina che curiosamente ricorda la BMW "Serie 02", che però uscirà nel 1966. A destra un'originale "600" station wagon del 1958. Il lunotto apribile permette di accedere a un piccolo bagagliaio posto sopra il motore.





UN PROFILO CROMATO, UN PAIO DI PINNE E L'UTILITARIA DIVENTAVA UNA FUORISERIE

Fiat *1100*

Giardinetta "Special"

A sinistra. Elaborazione della "1100 Special Familiare" introdotta nel 1960 e riconoscibile per le porte incernierate anteriormente. Cambiano la linea del muso e dei parafranghi anteriori, incorniciati da un sottile profilo cromato che, almeno di profilo, fa assomigliare la vettura alla Fiat "1800"- "2100".

Fiat *1300-1500*

Sguardo orientale

A destra. Della carrozzeria del modello di serie questa coupé del 1961 conserva solo i fari, inclinati verso il centro, che conferiscono al muso un'espressione orientale. Sotto. L'anno dopo viene presentata l'evoluzione del modello citato sopra, ora decisamente più gradevole. Rimane in produzione fino al 1965.





Fiat 850

Un'aria originale

Sopra e a lato. Una spider e una coupé disegnate da Michelotti esordiscono a Torino nel 1964. Hanno quattro posti e sedili in finta pelle. Nel 1967 arriva la seconda serie, con piccole modifiche. Sopra a sinistra. Poco dopo il lancio della "850" (1964), Scioneri ne propone una elaborazione con finta mascherina e profilo cromato.



FU CHIAMATO A COLLABORARE PERFINO GIOVANNI MICHELOTTI



Fiat 124

Aspetto sportivo

Sopra. Al Salone di Torino del 1966 viene proposta una coupé, sulla meccanica della nuova berlina media della Fiat.

A sinistra. La seconda serie della "124" coupé ha quattro fari ed entra in produzione due anni dopo.

Sopra a sinistra. La mascherina di questa elaborazione della "124" berlina, datata 1966, anticipa quella della versione di serie del 1971.

DOPO GLI ANNI SETTANTA, L'AMPIA OFFERTA DI MODELLI DI SERIE TOGLIE AI CARROZZIERI OGNI SPAZIO D'INTERVENTO

Fiat 125

Effetto granturismo

A destra. Sempre sulla scocca della "124 Coupé" pubblicata nella pagina precedente, nel 1967 viene presentata la "125 Coupé", che mantiene i fari quadrati della berlina. L'interno è in finta pelle e i vetri posteriori sono apribili a compasso. Anche questa versione viene prodotta in piccola serie.



Fiat 128

Un'idea per la futura "Rally"

Sopra. 1969: la prima vettura a trazione anteriore della Fiat è oggetto di piccoli interventi, come la barra antiurto anteriore e la modanatura cromata sulla fiancata. Sopra a destra. La versione a due porte ha cerchi in lega, mascherina a quattro listelli e piglio sportivo.



Fiat 127

Più grande e dritto

A destra. Scioneri vede lontano e "raddrizza" la linea di base del finestrino posteriore della berlina di serie, prima sfuggente verso l'alto: proprio ciò che la Fiat farà sul model year 1977. Sul muso c'è una barra di protezione esattamente come sulla "128" vista sopra.



Fiat *Panda*

Da spartana a chic

A lato. Si chiama "Valentina" questa versione della "Panda 30" presentata nel 1984. Tra le novità sedili in velluto, ruote in lega, paraurti in tinta con la scocca, volante in pelle a quattro razze, tergilunotto, vernice metallizzata e uno speciale trattamento antiruggine e insonorizzante.

Fiat *Uno*

Le lamiere non si toccano

Sopra. L'avevano battezzata "Lady Uno" ed era offerta nel 1984 con carrozzeria a tre o cinque porte e motori a benzina di 903 e 1116 cm³ o a gasolio di 1301 cm³. Poche le variazioni rispetto alla "Uno" di serie: ruote in lega, selleria in velluto e strisce laterali. I colori metallizzati erano specifici di questo modello.

Fiat *Ritmo*

Solo un po' di belletto

A destra. A fine 1982 la Fiat presenta la "Ritmo" restyling, riconoscibile per il nuovo frontale a quattro fari e le cinque barrette d'ordinanza. Scioneri ne propone una versione con poche variazioni sul tema. Nuovi, in particolare, i cerchi in lega leggera di disegno esclusivo. Motori a benzina e diesel.





TENEVA *Famiglia*

L'Avvocato l'aveva ordinata per donarla alla sua signora, Marella Caracciolo, che l'adoperò durante le vacanze invernali a St. Moritz. Due gli esemplari costruiti, il primo dei quali presentato a Ginevra. La "SW" di Pininfarina sarebbe arrivata sei mesi più tardi

Intestata a Gianni
Sopra. Il foglio di circolazione riporta come primo proprietario il presidente della Fiat. Quando sua moglie Marella l'adoperava a St. Moritz, la "Thema Plus" era equipaggiata con una grande cesta di vimini sul tetto per contenere gli sci, simile a quella montata sulla Fiat "130 Giardinetta" di Agnelli. Nella foto. Questo esemplare è il secondo prodotto da Zagato. Dopo essere passato per le mani di numerosi collezionisti, dal 2005 appartiene a Corrado Lopresto.

di Alessandro Barteletti, foto di Roberto Carrer



Ammettiamolo: non fosse per il nome illustre che fa del suo libretto di circolazione un documento prezioso, di questa automobile, l'ennesima proposta di un carrozziere rimasta senza seguito, probabilmente neanche parleremmo. Basti pensare che sulle riviste specializzate, al tempo, riuscì a malapena a guadagnarsi lo spazio per una foto e una didascalia. Ma il fatto che primo intestatario della Lancia "Thema Plus", prototipo station wagon firmato Zagato, sia stato

Gianni Agnelli, ha attirato la nostra attenzione e ci ha permesso di mettere insieme i pezzi di una storia che non meritava di essere dimenticata.

Prima di catapultarci indietro nel tempo fino al 1985, anno del suo debutto in società, al Salone di Ginevra, vi sveliamo subito che la "Thema Plus" non è un esemplare unico. Ne furono realizzate due: una circolava per le strade di Milano, l'altra per quelle di St. Moritz. Andrea Zagato, classe 1960, nipote di Ugo e figlio di Elio, oggi >





Vano imbottito

Sopra. Tutte le modifiche della "Plus" si concentrano sulla coda. L'ampio portellone agevola l'accesso al vano posteriore, protetto da un telo copribagagli ribaltabile fissato da una serie di "chiavette" come quelle un tempo adoperate per fissare il copricapote delle spider. Un pianale rigido nasconde la ruota di scorta.



Interni Ermenegildo Zegna

Sotto. La plancia è quella di serie; i rivestimenti sono firmati Ermenegildo Zegna. La vettura è dotata di cambio automatico e ha totalizzato finora circa 90.000 km. A sinistra. Il divano posteriore è provvisto di bracciolo centrale ed è sdoppiabile in modo asimmetrico (60 e 40 per cento). Si tratta comunque di equipaggiamenti previsti anche sulla berlina.



Il motore V6 "2800" poteva essere accoppiato, come nel caso della fuoriserie di Agnelli, a un cambio automatico ZF a quattro rapporti



presidente dell'omonima azienda di famiglia, lo ricorda bene perché, dice, "Quella 'milanese' era la mia, il mio regalo di laurea. Era la stessa esposta a Ginevra". Equipaggiata col quattro cilindri della "2.4 Turbodiesel", si dice sia attualmente in fase di restauro e appartenga a un collezionista del Nord Italia.

L'altra, che vi presentiamo in queste pagine, veniva regolarmente avvistata a St. Moritz con Marella, moglie dell'Avvocato, al volante e sul tetto la famosa cesta per l'attrezzatura da sci, che già aveva caratterizzato la Fiat "130 Giardinetta" della famiglia Agnelli. Questo esemplare, spinto dal V6 a benzina di 2,8 litri PRV (Peugeot, Renault, Volvo) che equipaggiava le prime "Thema" berlina in versione sei cilindri, appartiene oggi al collezionista Corrado Lopresto.

"La 'Plus' rappresentò per noi un'eccezione", riprende Andrea Zagato. "Fino a quel momento ci eravamo legati al marchio di Chivasso solo per realizzare auto sportive. Basti ricordare le coupé della serie 'Sport' realizzate sui telai 'Appia', 'Flaminia', 'Flavia' e 'Fulvia', fino alle più recenti 'Beta Spider' e 'Hyena' (questa su base 'Delta', ndr)". La "Plus" rappresenta dunque la prima volta di una station wagon, tanto per il carrozziere milanese quanto per la "Thema", visto che, fino a quel momento, la versione familiare non si era ancora vista.

Rispetto alla berlina, meccanica e interni sono rimasti invariati; non sono stati toccati neanche il frontale e le fiancate. Tutte le modifiche si sono concentrate sulla coda, resa particolare dai vetri senza soluzione di continuità: terza luce laterale e lunotto sono perfettamente raccordati grazie ai montanti "a scomparsa". Fu una proposta tecnicamente coraggiosa e stilisticamente apprezzata, ma a livello produttivo avrebbe comportato non poche difficoltà. Sull'esemplare di Lopresto, infatti, abbiamo constatato che la terza luce, con la sua caratteristica superficie avvolgente, è in materiale plastico, soluzione "prototipale" che, per motivi di visibilità (c'era il problema della distorsione prospettica) e quindi di sicurezza, non poteva essere adottata nella produzione di serie. D'altro canto, per le tecnologie dell'epoca, non era proponibile la produzione in ▶



Il vetro posteriore senza soluzione di continuità migliorava i flussi aerodinamici. Era inoltre un richiamo all'antica tradizione aeronautica di Zagato

grandi numeri di un vetro con una curvatura così complessa. Forse anche per questo, quando nel corso del 1985 la Lancia si interessò sul serio a una variante familiare della "Thema" (la berlina era stata lanciata nel 1984, la "SW" arriverà nel 1986), preferì a quella di Zagato la successiva proposta di Pininfarina, sicuramente meno elegante ma più facile da realizzare, con portellone e cristalli tradizionali e montanti a vista.

Rodolfo Gaffino Rossi, ai tempi responsabile dell'Ufficio Tecnico di Mirafiori, oggi direttore del museo dell'auto di Torino, racconta che "Zagato giocò d'anticipo ma Pininfarina ebbe il merito di studiare anche l'industrializzazione. È importante, quando si va a presentare un prodotto a una Casa, essere in grado di rispondere a domande come 'quanto costa?', 'che attrezzature servono?', 'quali e quante parti specifiche occorrono?'".

Lo conferma anche Andrea Zagato: "L'idea di una produzione in serie, con quei numeri, era sicuramente più adatta alle dimensioni industriali di Pininfarina". Alla Zagato rimane però il merito di averci visto giusto. La "Thema SW" di Pininfarina, d'altro canto, è stata un'ottima vettura, premiata dal pubblico con circa 22.000 esemplari venduti tra il 1986 e il 1994. E pensare che quando il prototipo di Pininfarina fu presentato al Salone di Francoforte, sei mesi dopo la prima apparizione della versione Zagato, di quest'ultima la stampa sembrava essersi già dimenticata. Per tornare alla ribalta ha dovuto attendere il 2013 quando è stata esposta per tre mesi nelle sale del museo di Torino in occasione della mostra "Le Auto dell'Avvocato", organizzata per il decennale della scomparsa di Agnelli. Già, per fortuna che sul libretto c'è quel nome... R

Entrambe sopravvissute

Sopra. Una rara fotografia, tratta dall'Archivio Zagato, ritrae insieme i due esemplari della "Thema Plus".

Quello della presentazione, equipaggiato col "2400" turbodiesel, fu regalato da Elio Zagato (1921-2009) al figlio Andrea in occasione della laurea. Oggi appartiene a un collezionista che lo sta restaurando.



CARATTERISTICHE

Motore Ant. trasversale - 6 cilindri a V (90°)
Alesaggio 91 mm - Corsa 73 mm
Cilindrata 2849 cm³
Rapporto di compressione 9,5:1
Potenza 150 CV CEE a 5750 giri/min
Coppia 24,5 kgm CEE a 2700 giri/min
Valvole a V sfalsate in testa
Un albero a camme in testa per bancata
con bilancieri, distribuzione a catena.
Iniezione meccanica Bosch "K-Jetronic"
Accensione elettronica
Lubrificazione forzata, 7 litri
Raffreddamento ad acqua, 7 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio automatico a 4 rapporti
Leva di comando centrale
Rapporto al ponte 21/65
Pneumatici 185/70 VR14 - 205/60 VR14
Cerchi in lega leggera.

Corpo vettura Giardinetta 5 porte, 5 posti
Carrozzeria autoportante in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
schema McPherson, molle elicoidali,
Sospensioni post. a ruote indipendenti,
schema Mc Pherson, molle elicoidali
Barre stabilizzatrici
Ammortizzatori telescopici
Freni a disco anteriori e posteriori,
anteriori autoventilanti
Serbatoio carburante 70 litri.

Dimensioni Passo 2660 mm
Carreggiata ant./post. 1490/1482 mm
Lungh. 4590 mm - Largh. 1755 mm.

Prestazioni Velocità circa 205 km/h.

THEMA 6V
ZAGATO PLUS

Curve di vetro

*Nella foto. Raffinata e avveniristica
la soluzione dei vetri posteriori (in
materiale plastico) raccordati col
lunotto senza soluzione di continuità. I
cerchi portano la firma Zagato; al
Salone di Ginevra la vettura
fu presentata con cerchi Pirelli.
In alto. Il motore è il PRV (Peugeot
Renault Volvo) V6: 2,8 litri, 150 CV.*

In attesa delle grandi aste estive di Pebble Beach (Usa), nel vecchio continente Artcurial e Oldtimer Gallery giocano rispettivamente a Parigi e Zurigo le loro carte di fine stagione. Tra i lotti più pregiati (e curiosi) abbiamo scelto l'ultima Bugatti consegnata prima dello scoppio della seconda guerra mondiale e un singolare quanto raro trio di Asa. E poi ancora la piccola Heinkel che fa il verso all'"Isetta" e una sontuosa Bentley "Azure" cabriolet.



Bugatti Type 57 "Coach Ventoux" pag. 130



Asa "411 GT Coupé" pag. 132



Asa "1000 GT Coupé" pag. 133



Asa "RB 613 Berlinetta" pag. 133



Heinkel "Kabine 154" pag. 133



Bentley "Azure" Mulliner pag. 133

di Matteo Albertini

BUGATTI "TYPE 57 COACH VENTOUX" 1938 - ARTCURIAL, PARIGI

DOPO DI LEI LA GUERRA



Alla contessa con cortesia

Sopra. La contessa d'Oncieu de Cheffardon ha beneficiato di questa "Ventoux" come auto di cortesia nell'ultima estate di pace in Europa. Sotto. Il raffinato cruscotto abbonda di radica. Il quadrante a sinistra è un orologio Jaeger. In basso. L'auto a Tolosa, durante un lungo "fermo" negli anni 50.

Come in parte si cerca di dimostrare con le "Veyron" di oggi, la storia della Bugatti è fatta di pezzi unici d'immenso valore. L'esemplare di queste pagine, una "Coach Ventoux", fa parte dell'ultima serie prodotta del modello "Type 57", alla fine degli anni Trenta.

La vettura, telaio 57704, è uscita dagli atelier della fabbrica nel settembre del 1938 ed è utilizzata per i dodici mesi successivi come vettura dimostrativa della Casa, prima al Salone di Parigi e poi in vetrina presso il locale concessionario di 46 Avenue Montaigne. La vettura viene anche guidata dal direttore vendite del negozio, che percorre in meno di un anno 14.000 km; nell'estate del 1939 viene prestata a

una contessa come auto di cortesia in attesa di consegnarle una cabriolet "Stelvio".

La vendita a un privato avviene il 2 settembre dello stesso anno (data infausta: il giorno prima la Germania ha invaso la Polonia, il giorno dopo Francia e Inghilterra dichiarano guerra alla Germania); perciò questa Bugatti è l'ultima consegnata prima del conflitto e viene presto dimenticata. Nel 1971 è sottoposta al suo primo e unico restauro presso il celebre carrozziere Chapron di Levallois. L'ultimo passaggio di proprietà avviene nel 1982, dopodiché la "Ventoux" può finalmente godere di un po' di tranquillità, fino appunto all'asta di Artcurial del 10 giugno. Oggi ha all'attivo solo 70.000 km.



Prezzo di vendita	523.000 euro
Stima d'asta	350.000 euro



In vendita erano due

A sinistra. Il lungo motore a 8 cilindri, sottoposto nel 1982 a pulizia e revisione. Sotto. Il manuale d'uso e manutenzione d'epoca. Nella pagina a fianco. La vettura restituita allo splendore dei suoi anni migliori. A Parigi è stata venduta anche un'altra Bugatti "Type 57 Coach Ventoux", a 363.400 euro.





ASA "411 GT COUPÉ" 1965

Un bene di **FAMIGLIA**



La storia dell'Asa (Autocostruzioni Società per Azioni) prende le mosse dal desiderio di Enzo Ferrari di realizzare una piccola sportiva, la "854", detta "Ferrarina". Da questo primo prototipo del 1959 deriva poi la "1000" di Bertone, con motore di un litro da 97 cavalli, i cui diritti di costruzione vengono ceduti ai fratelli De Nora, che fondano il marchio Asa e iniziano una produzione propria.

La "411" di queste foto è uno dei modelli proposti nella breve vita della Casa. Destinata ad una clientela sportiva, è di poco più potente della "1000" (104 cavalli) ed è caratterizzata da una carrozzeria in alluminio realizzata dalla Marazzi, nonché da cristalli laterali e lunotto in plexiglas. Questo esemplare, uno dei soli quattro prodotti negli stabilimenti di Lambrate (Milano), è dal 1971 di proprietà della famiglia De Nora, che l'ha voluto conservare come ricordo anche dopo

la fine della propria avventura imprenditoriale: ciò aggiunge rarità alla rarità e lo rende particolarmente appetibile.

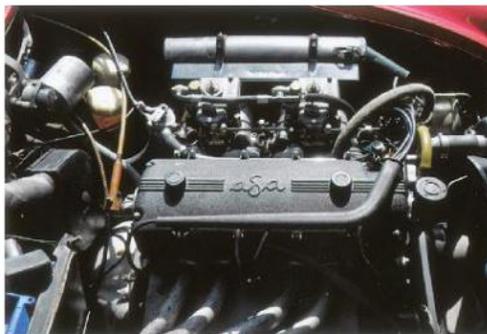
Messo all'asta da Artcurial con una quotazione iniziale di 80.000 euro, è stato aggiudicato per una cifra ben superiore al doppio della stima.

Un marchio da collezione

Sopra. Per la sua rarità, anche il solo stemma dell'Asa è già di per sé un oggetto da collezione. Sotto. L'abitacolo, molto semplice anche se con una strumentazione ricca, era originariamente dominato da un volante Nardi, poi sostituito da uno Momo.



Prezzo di vendita	186.000 euro
Stima d'asta	80.000 euro



Un "1000" da 104 cavalli

Sopra. Il piccolo "1000" alloggiato nel cofano anteriore, sovrastato dai carburatori Weber. Sotto. Per conseguire la massima leggerezza, la vettura è priva di orpelli e i finestrini delle porte sono scorrevoli.





ASA "RB 613 BERLINETTA" 1966

FRENATA DAL ROLLBAR

La sigla "RB" del nome, è ovvio, sta per "Roll-Bar". È del resto senz'altro l'elemento più peculiare ed evidente di questa sportiva, realizzata dalla Asa in soli tre esemplari, presentata al Salone di Ginevra del 1966 e mai commercializzata. Nel vano motore un propulsore ancor più raffinato ma sempre di bassa cubatura, un 6 cilindri di 1,3 litri da 124 cavalli di derivazione Ferrari: date le dimensioni ridotte e il peso contenuto, era più che sufficiente per rendere la "RB 613" decisamente briosa. Nonostante un passato sportivo di rilievo e la rarità, per ironia della sorte la vettura non può essere iscritta a competizioni per auto storiche (Le Mans Classic in particolare) senza modificare preventivamente proprio quel rollbar che le ha dato nome e identità. La cifra di aggiudicazione, pur notevole, è stata comunque - e di molto - inferiore alle attese degli esperti di Artcurial.



Prezzo di vendita	228.000 euro
Stima d'asta	340.000 euro



ASA "1000 GT COUPÉ" 1966

NUDA E CRUDA, VENDUTA AL DOPPIO

Per la gioia dei cacciatori di rarità e soprattutto a un prezzo relativamente accessibile rispetto alle altre Asa di queste pagine, è stata aggiudicata da Artcurial anche la "1000 GT" di proprietà dell'ex titolare del marchio, Oronzio De Nora. Questa particolare coupé, un modello del 1966, è ferma dal 1980 in una rimessa ma, pur impolverata e consumata dal tempo, si presenta sana e completamente originale in ogni dettaglio, dai cerchi Borrani ai sedili in similpelle e al cruscotto. Tra gli accessori installati, un mangiadischi d'epoca. Un restauro completo la potrà riportare alle condizioni di fabbrica.



Prezzo di vendita	54.000 euro
Stima d'asta	25.000 euro

DUE METRI E MEZZO PER TRE

Figlia della creatività del professor Heinkel, progettista di aeroplani, la "Kabine 154" poteva trasportare fino a tre persone, in una carrozzeria lunga solo 2,5 metri e con un peso inferiore ai 250 chilogrammi. L'esemplare del 1957, andato all'asta l'8 giugno a Zurigo per Oldtimer Gallery, aveva una simpatica livrea rossa e veniva presentato in ottime condizioni. Il motore è un monocilindrico da 193 cm³ in grado di raggiungere i 90 km/h con un consumo irrisorio: la praticità è del resto la ragion d'essere di questa vetturessa e delle sue concorrenti, in particolare la ben più nota "Isetta". Il prezzo di vendita non è stato comunicato.

Stima d'asta	25.000 euro
--------------	--------------------



FOLLIA "AZURE": 378 MILA EURO

Variante cabriolet di quella "Continental R" degli anni Novanta che era stata il primo modello della rinascita Bentley come marchio indipendente, la "Azure" è un'elegante figlia del centro stile Pininfarina e degna erede, anche nel nome rivierasco, della leggendaria Rolls-Royce "Corniche". Caratterizzata da un peso notevole (oltre due tonnellate e mezzo), da un V8 turbo da 406 cavalli e da una capote completamente scomparsa dietro i sedili, abbina le tipiche doti di gran classe alla ritrovata sportività del marchio britannico. La stima d'asta di questo esemplare del 2002 fa onore a una prestigiosa "youngtimer", ma supera di quattro volte la nostra quotazione e ci sembra quindi decisamente eccessiva. Anche in questo caso il prezzo di aggiudicazione non è stato comunicato.

Stima d'asta	378.000 euro
--------------	---------------------



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Agosto

1 - 4 GITA IN GERMANIA

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

2 - 3 INCONTRO CON LE AUTO DI IERI (CB)

Raduno turistico tra le bellezze incontaminate del Molise, a cura del Gruppo Auto Classiche Il Sorpasso di Bojano (CB). www.gruppoilsorpasso.it

3 FARI NELLA NOTTE (AV)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Green Racing. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

3 ...E LA CHIAMANO ESTATE (VR)

Gita sociale Asi nel Veronese 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 (PR)

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 TRA COLLINE E VALLATE (AV)

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

18 MEGA RADUNO DI VESPE, AUTO E MOTO D'EPOCA (TN)

Ad Affi, raduno turistico organizzato dal Vespa

Club Pescantina. www.vespaclubpescantina.it

22 - 25 SIBILLINI E DINTORNI (MC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici. Tel. 0761 780811

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 nell'Avellinese, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata dalla Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

25 RADUNO AD ALBERONA (FG)

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

28 - 1/9 CADILLAC - THE GRAND EUROPEAN 2013 (NL)

Il Cadillac club d'Olanda organizza il raduno biennale per tutti i Cadillac club del mondo. www.cadillacurope.com

29 - 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.scuderiamgt.it

31 - 1/9 ROMBI DIVINI (VT)

Evento turistico Asi senza prove organizzato a 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 Bromberger Promotion. www.motor-mythos.at

31 - 1/9 LA BELLE EPOQUE - CONCORSO A MONTECATINI TERME (PT)

Concorso di eleganza Asi organizzato dal Balestrero Veteran Motor Car Club. Tel. 0583 490790, www.balestrero.org

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.vernascasilverflag.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

4 - 8 SAMBA SUMMIT & VETERAN VOLKSWAGEN SHOW (BZ)

Raduno riservato alle Volkswagen "Typ 1", "Typ 2", "Typ 3" e "Typ 14" di costruzione antecedente al 1967, alle Porsche "356" e a tutti i modelli di vetture Austro-Daimler. Club Volkswagen Italia. www.clubvolkswagenitalia.it

6 - 8 DOLOMEETING PORSCHE SUDTIROL (BZ)

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

6 - 9 CONCORSO D'ELEGANZA ASI (TO)

Concorso d'eleganza organizzato a Torino dall'Asi Automotoclub Storico Italiano. Tel. 011 8399537, info@asifed.it, www.asifed.it

7 - 8 GRAND PRIX MOTORSHOW LUCANO (PZ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Sports Marketing & Management. Tel. 0972 762057.

7 - 8 CIRCUITO DI CONEGLIANO (TV)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Serenisima Storico Auto Moto. Tel. 0438 35617, www.clubserenisimastorico.com



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

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. 390 30826523, www.cittadilumezzane.it

7 - 8 RADUNO TRIUMPH SPITFIRE IN CAMPANIA

Raduno organizzato in Campania dal Registro Italiano Triumph Spitfire. www.registrosplitfire.com

7 - 8 ARDEE LUNGO IL CORSO DEL METAURO (PU)

Raduno organizzato dal Lancia Ardea Club tra Urbino e La Valle del Metauro, aperto a tutte le Lancia "Ardea" berlina, commerciali e derivate. Tel. 346 0225927 ore serali, www.lancia-ardea.it

8 RALLY DEI CASTELLI SVEVI (BA)

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, 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

8 ESPOSIZIONE AUTO E MOTO D'EPOCA (CO)

Esposizione con raduno di Iso Rivolta a Cabiante. Tel. 031 768364.

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 RIEVOCAZIONE AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Ibleo. www.vccibleo.it



13 - 15 SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA

Evento turistico Asi senza prove per auto ante 1918, organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club. Tel. 030 3367781, www.mwcc.it

14 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI

Manifestazione Asi di regolarità



promozionale organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.camep.it

14 COPPA DEL GRAN SASSO D'ITALIA (AQ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Ac Aquila. www.laquila.aci.it



14-15 RUOTA D'ORO STORICA (CN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Scuderia Veltro. www.scuderiaveltro.it

14-15 LAGHI E CASTELLI (RI)
Evento turistico con prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 203014, carautostoriche@virgilio.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 RALLY SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Gara di regolarità sport organizzata da San Martino Corse. www.rallysanmartino.com

14-15 MUGELLO CLASSICO PARATA (FI)
Manifestazione non competitiva organizzata dalla Scuderia Biondetti. www.scuderiabiondetti.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 MONTEMELETO ANTICHI SAPERI E SAPORI (BN)
Gita sociale Asi organizzata dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

15 SCORRIVALLE - LE VALLI BERGAMASCHE
Gita sociale Asi organizzata dal Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergo.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 Acì Livorno Sport. www.rallygraffiti.net

20-22 OLD RALLY (BO)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542 690704, www.crame.it

20-22 RADUNO NAZIONALE CLUB LANCIA GAMMA COUPÉ (MO)
Raduno organizzato a Modena e dintorni, con ritrovo a Fiorano, dal Club Lancia Gamma Coupé. Tel. 0535 22282, 335 6778887.

21-22 GRAN PREMIO NUVOLARI
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

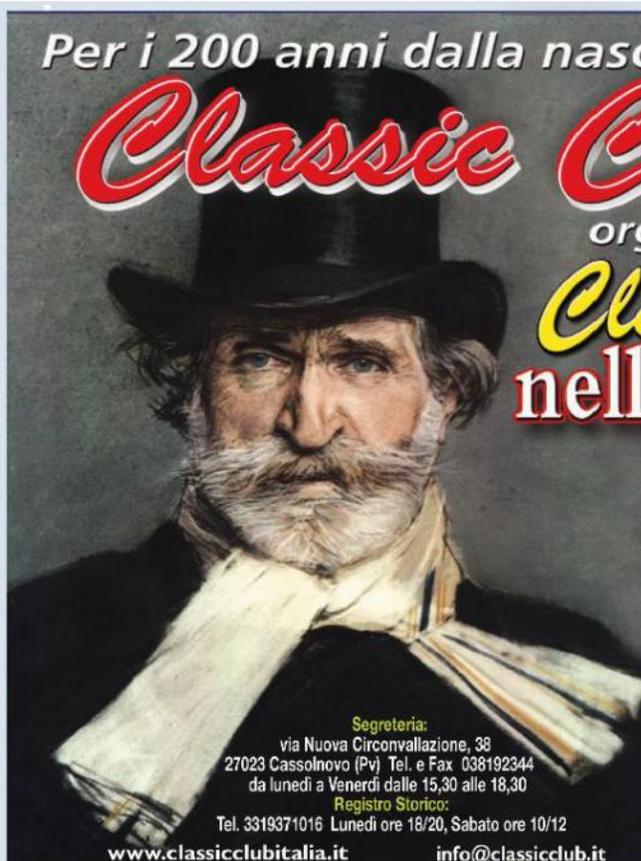
21-22 RIEVOCAZIONE PONTEDECIMO-GIOVI (GE)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, www.vcciligure.it

Per i 200 anni dalla nascita del grande maestro il

Classic Club Italia

organizza il 28 e 29 Settembre

**Classic eleganza
nella terra di G. Verdi
...e dintorni**



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

www.classicclubitalia.it

info@classicclub.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). Tel. 081.5440538, 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. www.cmat.it

22 TROFEO CLASSICHE NEL BARDOLINO (VR)
Evento turistico con prove organizzato da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclasiche.it

22 RAID DEI COLLI STORICI (BS)
Gita sociale Asi organizzata dall'Old Wheels Veteran Car Club. Tel. 030 48164.

22 AUTUNNO IN RISERVA (CO)
Gita sociale Asi nell'Alto Lario organizzata dal Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395, www.veterancarclubcomo.it

22 AMMASSAMENTO MAGGIOLINI (UD)
Raduno per Volkswagen organizzato dal Club Gorizia Automoto Storiche. www.ammassamentomaggiolini.it

22 VETERANE NELLA CITTÀ DELLA LANA - ANELLO DEL PARADISO (VI)
Raduno per vetture e moto ante 1945 organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

22 RADUNO FIAT "500" (MI)
Meeting con prove di abilità organizzato a Rescaldina da Auto Moto Club Route 54. www.route54.it

22 ROMBI DI FINE ESTATE (AV)
Gita sociale Asi organizzata dalla Scuderia Green Racing. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

22 RADUNO AUTO D'EPOCA SANDONATO MILANESE (MI)
Raduno organizzato, in occasione della festa del Patrono, dal comune di San Donato in collaborazione con la Scuderia Legend Cars. Tel. 392 9204728, fvicenzetto@yahoo.it

22 ALFADAY (PR)
Raduno turistico riservato alle Alfa Romeo costruite entro il 1975 organizzato dall'Alfa Club Parma. alfaclubparma@libero.it, tel. 335 8087575.

27 MEETING INTERNAZIONALE CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

27-28 IL MANTOVANO VOLANTE (MN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dall'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche 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, veteran.club@libero.it

28 GIRO DELLE TRE PROVINCE (SV)
Gara di regolarità del campionato Nord Ovest, organizzata da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

28 - 29 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA
Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Club Auto Veicoli Epoca Cremona. Tel. 045 509862, www.hccverona.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

28 - 29 LE "SPITFIRE" SUL LAGO D'ORTA - WINTER SPITMEETING (NO)
Raduno organizzato dal Registro Italiano Triumph Spitfire. www.registrospitfire.com

28 - 29 COPPA D'AUTUNNO - 500 KM DELLA BASILICATA
Regolarità turistica con rievocazione storica della prima gara di auto tenuta in Basilicata, nel 1949, organizzata dal Club Amici Auto e Moto d'epoca di Melfi e da Ac Potenza. www.autodepocamelfi.it

29 CIRCUITO DEI TRE LAGHI (VT)
Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Veteran Car Club Viterbo. www.vccviterbo.com

29 ALFAGUBBIO (PG)
Raduno di marca Asi organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiumotori.it

29 LA "BIANCHINA" DI CRISTALLO (SI)
Raduno del Bianchina Club a Colle Val d'Elsa (SI). Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì, 17-19), www.bianchina.org

29 "TOPOLINO" SUL LAGO DI GARDA
Raduno Asi organizzato dal Topolino Autoclub Italia (Asi). Tel. 339 7117114, www.topolinoautoclubitalia.it

29 MATRIMONIO D'EPOCA KURBIS FEST LANA (BZ)
Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

29 - 5/10 RAID DELL'ETNA (PA)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia del Mediterraneo. www.raidetna.it



Ottobre

4 - 5 FIAT "1400" - "1900" E DERIVATE (SI)
Evento tematico Asi organizzato dal Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, www.arasiena.it

4 - 6 RADUNO NAZIONALE (RM)
Raduno Asi organizzato dal Lancia Thema Club Italia. www.lanciathema.it

5 TROFEO MILANO (MI)
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Milanese Automoto Epoca. www.cmae.it

5 LA TOSCANA E LE SUE GENTI (AR)
Evento turistico Asi con prove organizzato dai club toscani federati Asi in collaborazione tra loro. www.toscanagenti.it

5 HISTORIC A QUOTA 1000 (VI)
Raduno per auto sportive ante 1983, sui monti veneti, organizzato dall'Historic Club Schio. www.historic.it

5 - 6 MEMORIAL MORANDI (MN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castiglione (MN). www.camsc.it

5 - 6 FILI D'ARGENTO (LT)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Circolo Pontino della Manovella. Tel. 0773 660039, www.cpdm.it

5 - 6 TROFEO MAGELLI (MN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dall'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche Tazio Nuvolari. www.amams.org

5 - 6 EVA AL VOLANTE (GE-SP)
Evento turistico Asi con prove organizzato tra le Cinque Terre e Portofino dall'Asi Automotoclub Storico Italiano. Tel. 011 8399537, info@asifed.it, www.asifed.it

5 - 6 SULLE STRADE DE L'EROICA (SI)
Evento tematico Asi organizzato dal Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732, www.scamesiena.com

5 - 6 CAMPAGNE E CASCINE (CR)
Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata da Scuderia 3T Cremona. www.scuderia3t.it

6 SULLE STRADE DI DORINO (PU)
Evento turistico Asi senza prove, dedicato a Dorino Serafini, organizzato dall'Autoclub Storico Pesaro Dorino Serafini. Tel. 0721 403877, www.aspdorinoserafini.it

6 RADUNO D'AUTUNNO (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.hcccesena.it

6 COPPA DELLO IONIO (TA)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, www.cjvasidelfini.it

6 AUTO STORICHE IN PISTA (SA)
Gita sociale Asi organizzata nel Sarno dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

6 CANTINE APERTE (AV)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Irpino. www.clubveicolistorici.com

9 - 13 TARGA FLORIO CLASSIC (PA)
Grande Evento Csaì organizzato da Mac Group. www.targafflorio.com

10 - 13 MONTECARLO-SESTRIERE
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Promauto Racing. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com

10 - 13 GIRO STORICO DELLA CALABRIA (CS)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato da Carrozze Auto Moto Epoca Calabria Simpatizzanti. www.camecs.eu

11 - 12 COPPA FRANCO MAZZOTTI - RIEV. G.P. BRESCIA 1940 (BS)
Rievocazione del Gran Premio Brescia, sul percorso Brescia - Cremona - Mantova - Brescia della Mille Miglia 1940. Regolarità classica Csaì organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti. Tel. 030 2397322, www.coppafrancomazzotti.it

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

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

5 GRANDE MERCATO DI VEICOLI D'EPOCA - PAVULLO (MO)

Mostra-scambio organizzata dal Club 4 Ruote d'Epoca e dal Moto Club Pedemontana, a Pavullo nel Frignano. ag.adami@avant.it, tel. 0536 20497.

14-18 AVELLINO AUTOSTORICHE

Mostra organizzata dalla Scuderia Green Racing. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

31-1/9 MOSTRA-SCAMBIO GAMBETTOLA (FC)

Mostra-scambio auto e moto. info@mostrascambio.org, tel. 0547 53912.

Settembre

1 MAGIONE MOTORS VINTAGE (PG)

All'autodromo di Perugia, raduno,

mercato, esposizione e prove in pista per moto e altri veicoli prodotti all'estero. www.autodromomagione.com

4-6 SALON PRIVÉ LONDON (GB)

Presso The Hurlingham Club Ranelagh Gardens di Londra, una mostra dedicata alle supercar di ogni epoca, con concorso d'eleganza. www.salonprivelondon.com

7-8 MOSTRA-SCAMBIO AUTO, MOTO, CICLI D'EPOCA - SAN GIOVANNI IN PERSICETO (BO)

Mostra-mercato organizzata da Moto Club U.P. Persicetana. Tel. 051 823637.

13-15 IMOLA MOSTRA-SCAMBIO (BO)

Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari va in scena la trentaseiesima edizione della celeberrima mostra-scambio. www.mostrascambioimola.it

21-22 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI LIVORNO

Mostra-scambio per moto e auto d'epoca presso l'Ippodromo Caprilli. Tel. 360 610800 - 340 2727829.

21-22 MOSTRA-SCAMBIO A BERGAMO

Mostra-mercato per auto e moto d'epoca,

anche pezzi custom; presso Aereoclub Bergamo. expobergamo@gmail.com. www.bgexpo.it

21-22 PIACENZA AUTO & MOTO

Alle Mose, sulla S.S. per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. www.expositionsservice.it

28-29 MOSTRA-SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)

Mostra-mercato di auto, moto e automobilia organizzata da Epoca Car. www.epocacar.com/mostre.htm

Ottobre

4-6 MERCANTE IN AUTO - PARMA

Mostra-mercato per auto e moto d'epoca, ricambi e automobilia. Tel. 0521 9961, antiques@fiereparma.it

4-6 MOSTRA-SCAMBIO A CAMMARATA (AG)

Mostra-scambio di auto, moto, cicli, ricambi, accessori d'epoca presso il Centro Commerciale La Fornace, S.S. 189 Agrigento. Palermo. Tel. 340 5274420.

GARE CLASSICHE

Agosto

2-4 ALPE DEL NEVEGAL (BL)

Cronoscalata Csaì organizzata da Tre Cime Promotor. www.trecimepromotor.it

9-11 CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI (PE)

Cronoscalata Csaì organizzata da A.S.D. Svolte Di Popoli. www.svoltedipopoli.it

23-25 TROFEO LUIGI FAGIOLI - GUBBIO-MADONNA DELLA CIMA (PG)

Cronoscalata Csaì organizzata da Comitato Eugubino Corse. www.trofeofagioli.it

24-25 AOSTA-PILA (AO)

Cronoscalata Csaì organizzata da Squadra Corse Valle d'Aosta. www.squadracorsevda.it

29-31 RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC (UD)

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Scuderia Friuli Acu. www.scuderiafriuli.com

30-1/9 LIMABETONE STORICA (PT)

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Abeti Racing. www.abetiracing.it

30-1/9 CATANIA-ETNA (CT)

Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Catania. www.catania.aci.it

30-1/9 CHALLENGE FORMULE STORICHE - PAUL RICARD (F)

Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte,

organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

31-1/9 RALLY STORICO DI REGGELLO-COPPA CITTÀ DELL'OLIO (FI)

Rally storico organizzato da Reggello Motor Sport. www.rallyreggello.it

Settembre

7-9 PERONI RACE WEEKEND 6 MUGELLO (FI)

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione www.gruppoeronirace.it

7-9 RALLY STORICO VALLI CUNEESI (CN)

Rally storico organizzato da Sport Rally Team. www.sportrallyteam.it

13-15 COPPA DEL CIMINO (VT)

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Viterbo. www.viterbo.aci.it

14-15 COPPA NISSENA (CL)

Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta. www.caltanissetta.aci.it

14-15 HISTORIC RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da San Martino Corse. www.rallysanmartino.com

19-21 RALLYE ELBA STORICO - TROFEO LOCMAO (LI)

Rally storico valido per il campionato

italiano Csaì, organizzato da AC Livorno Sport. www.rallyelbastorico.net

27-29 COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (SI)

Cronoscalata Csaì, valida per i campionati europeo e italiano, organizzata da Chianti Cup Racing. www.chianticup.it

Ottobre

5-8 RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO (VI)

Rally storico organizzato da Bassano Rally Racing. www.bassanorally.it

12-13 PERONI RACE WEEKEND 7 IMOLA (BO)

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione www.gruppoeronirace.it

12-13 ALFA REVIVAL CUP IMOLA (BO)

Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. www.gpsclassic.it

12-13 TARGA FLORIO HISTORIC RALLY (PA)

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da AC Palermo. www.palermoaci.it

26-27 PERONI RACE WEEKEND 8 MISANO ADRIATICO (RN)

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione www.gruppoeronirace.it

Agosto

■ 16 Bonhams - Quail Lodge (USA)

a Carmel, a pochi km da Pebble Beach. www.bonhams.com

■ 10 Coys - 41^o Oldtimer Grand Prix (D)

In occasione dell'Oldtimer Grand Prix al Nürburgring, vicino a Coblenza, nel Nord-Ovest della Germania. www.coys.co.uk

■ 17-18 Gooding & Company Pebble Beach (USA)

In concomitanza del Pebble Beach Concours d'Elegance, nella contea di Monterey, in California. www.goodingco.com

Settembre

■ 7 Bonhams - The Beaulieu Sale (GB)

In concomitanza con il più grande autojumble, al National Motor Museum di Lord Montagu, a Beaulieu, sulla Manica. www.bonhams.com

■ 14 Bonhams Goodwood Revival (GB)

Al Goodwood Revival, nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra. www.bonhams.com

■ 14 Oldtimer Galerie International (CH)

a Toffen, nei pressi di Berna. www.oldtimergalerie.ch

Ottobre

■ 10-11 RM Auctions Hershey (USA)

All'ACA Eastern Division Fall Meet. www.rmauctions.com

■ 12 Coys - Ascot Racecourse (GB)

Presso il famosissimo ippodromo di Ascot, ad Ovest di Londra. www.coys.co.uk

■ 16 H&H Classic - Duxford (GB)

All'Imperial War Museum di Duxford, nei pressi di Cambridge. www.classic-auctions.com

■ 30 H&H Classic - The Pavillon Gardens (GB)

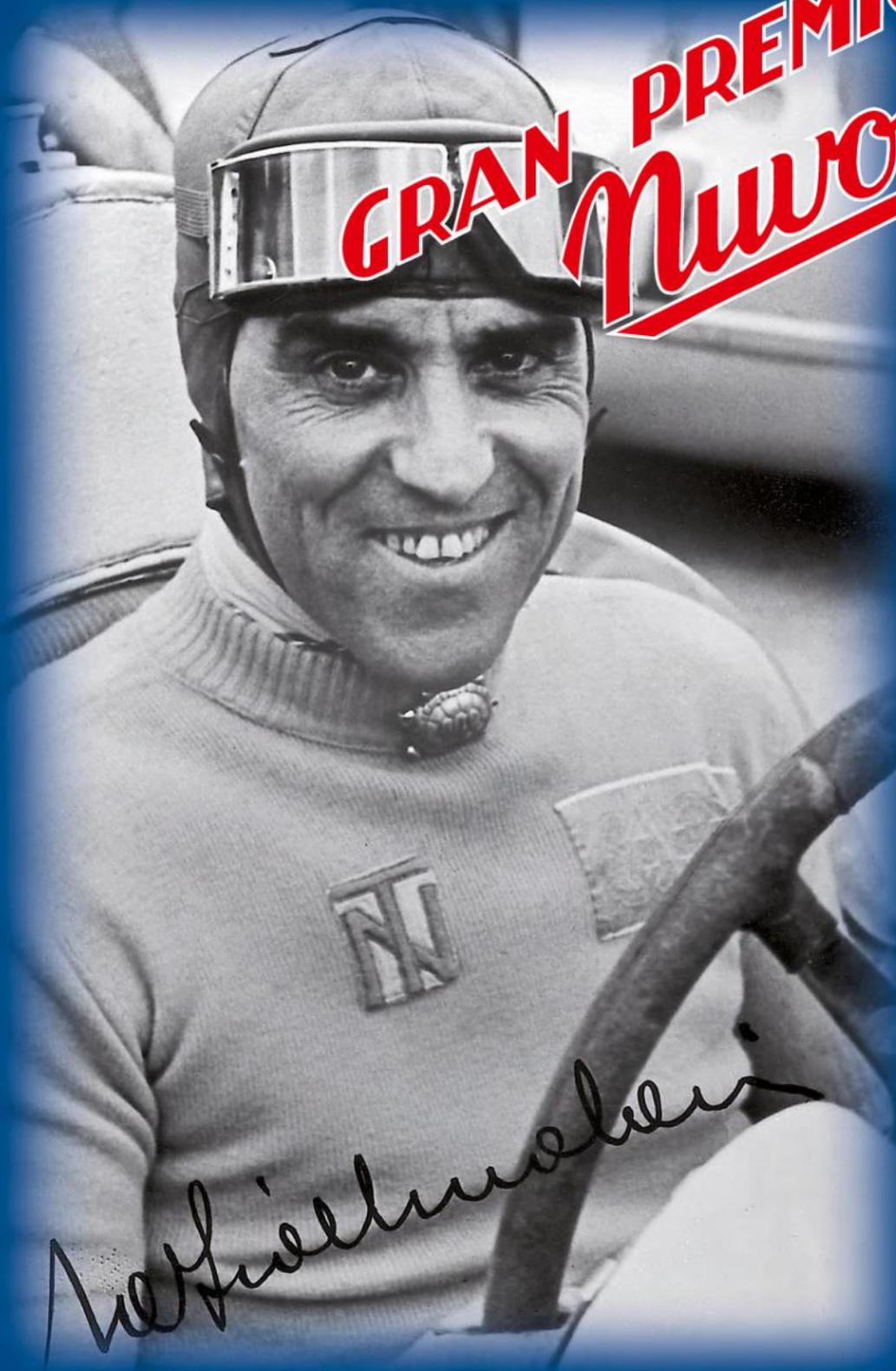
a Buxton, 50 km a Sud di Manchester. www.classic-auctions.com

Novembre

■ 30 Oldtimer Galerie International (CH)

a Toffen, nei pressi di Berna. www.oldtimergalerie.ch

GRAN PREMIO Nuvolari



MANTOVA
CORSE



Automobile Club
Mantova



TAZIO NUVOLARI
MUSEO



COMUNE di
MANTOVA

EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1837

 Audi


ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

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

www.gpnuvolari.it

di Marco Di Pietro

LE OVER SETTANTA? PER VERI INTENDITORI

Come stanno attraversando le auto storiche d'anteguerra questi anni poco felici? Se non fosse che in qualche raduno o manifestazione sportiva ogni tanto se ne vede qualcuna, verrebbe da rivolgersi a "Chi l'ha visto?". Basta esaminare gli annunci di vendita su Ruoteclassiche, oppure effettuare una ricerca sui siti web di e-commerce automobilistico, per rendersi conto che la pattuglia delle "oldtimer" è sempre più sparuta. Se poi ci si reca a una mostra-scambio, il rapporto tra vetture anteguerra e dopoguerra è perlomeno di 1 a 30.

In questo caso, però, non si può dare la colpa alla crisi economica e alla conseguente sofferenza del mercato. Le "oldtimer", infatti, sono assolutamente insensibili alla situazione contingente: mentre un buon numero delle "storiche" degli anni Cinquanta e Sessanta (e anche parte di quelle prodotte nei due decenni successivi) continuano a rivalutarsi e altre invece scendono, per le auto più antiche è calma piatta.

Un po' perché i costi di restauro salgono vertiginosamente: il prezzo della manodopera è sempre più alto e i professionisti del restauro integrale, i battilastra e coloro che sono in grado di ricostruire i pezzi di ricambio introvabili, sono sempre meno. Ormai in via di estinzione i vecchi dipendenti delle famose carrozzerie italiane, quasi nessuno ne ha ereditato l'arte e l'ingegno. I "maestri" rimasti lavorano soprattutto



per committenti esteri, con tempi di attesa ormai biblici.

Un po' perché sono sempre meno coloro che hanno memoria diretta di auto così anziane e ne subiscono il richiamo, legandole a questioni affettive. E un po' anche perché in genere sono veicoli che ri-

chiedono particolare attenzione nell'uso su strada aperta. Le uniche "over 70" esenti dalla stasi sono quelle di eccezionale valore storico ed economico: gli esemplari unici, le più lussuose fuoriserie, le auto con un passato sportivo o possedute al tempo da personaggi famosi. Per queste, il mercato è effervescente e soprattutto internazionale. Sì, perché oggi i grandi affari, le transazioni milionarie, si effettuano in America, oppure nelle aste inglesi.

Che fine faranno le Fiat "Balilla" e "Topolino A", le Lancia "Augusta" o le Citroën "Traction Avant" anteguerra? Rimarranno probabilmente protette in una sorta di riserva indiana per collezionisti animati da passione autentica per la storia dell'auto. ■

Beniamine della prima ora

Sopra. La Fiat "508 4 Marce", modello fra i primi ad essere stato collezionato in Italia, è stabile da tempo sui 15.000 euro.

Sotto. La Citroën "Traction Avant" vale all'incirca la stessa somma.



UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

FIAT 500

visibile a ZONA PIACENZA,



primo tipo, condizioni buone, motore originale funzionante, cappottina nuova, sedili originali, privato vende

0523836697 - 3339236446

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO



1962, nero, 6 cv, 1.200 cc, vernice nuova, riscaldamento supplementare, meccanica ok, € 8500, carrozzeriaavitolli.com

0239310972

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1900 SUPER, 1954, argento metallizzato, targa originale, omologata ASI, meccanica perfetta, velocissima, visibile a Trieste, € 28.000

3358497826

2000 AMERICA, 1985, perfetta, km 45.000, € 15.000, visibile a Bologna,

3356097354

2000 GTV, 1972, rosso, Riar, interno texalfa, perfetto, riverniciata, revisionata, € 16.500;

3332234894

2000 SPIDER VELOCE, 1972, blu olanda, perfetta, Asi, cerchi millerighe più originali in acciaio, € 14.000, visibile a Olbia,



078966575

75 TURBO AMERICA, 1989, nero, 1800, targhe e libretto originali, ottima, visibile a Trento, € 8000

3384713667

75 TWIN SPARK, 1987, grigio metallizzato, iscritta Asi, in buone condizioni, usata giornalmente, motore ottimo, visibile a Torino,

3398818341

ALFETTA 1.8, 1983, marrone, ASI, clima, GPL, ottime condizioni, visibile a Francenigo,

3409002208

ALFETTA GTV 2000L, 1981, rosso, Asi, conservata, impianto gpl, tagliandata e gomme nuove, consegna in tutta Italia, € 5000, visibile a Modena,



3346936986

DUETTO JUNIOR 1300, 1975, rosso, omologata Asi T arga Oro, in uso quotidiano, ottime condizioni, nel 2012 revisione, meccanica completa, nuovi: sedili, capote, plancia, gomme, freni, ammortizzatori, scarico, € 15.500, visibile a Latina,



3337467923

DUETTO, 1966, rosso, osso di seppia, prossima revisione 2014, conservata, da amatore, CSAI, visibile a Modena, € 26.000

3286546522

■ **GIULIA 1600 SUPER**, 1966, bianco, tutta conservata, perfetta, interno bicolore, targa nera, iscritta Asi, due proprietari, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GIULIA GT 2000 VELOCE, 1972, prugna, targhe nere, cruscotto integro, motore 00512, bloccante, da rifare di carrozzeria, ferma in box da 10 anni, visibile a Caserta, € 6500

3683392600

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1971, sana, in ottime condizioni, cerchi in lega, sedili sportivi, sempre tenuta in box, richiedere foto, visibile a Sibari,

3382340826

GIULIA GT JUNIOR 1600, 1972, blu olandese, restaurata, eccellenti condizioni, Riar, targa originale; € 12.500, visibile a Bergamo,

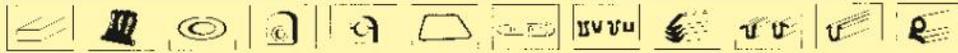
3391490320

GIULIA GT SPRINT 1600, 1966, bianco, targhe e documenti originali, revisionata tutta la meccanica, parecchi lavori di carrozzeria, visibile a Arezzo, € 18.000

3487075629

■ **GIULIA SPIDER 1600**, 1964, vettura completa, targa nera, funzionante, buoni condizioni, prezzo dopo visione

3389369456


FLAMIGNI
Raoul

 GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pogano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. 055/7331768 Fax 055/7830577
 Tel. mobile: 336/677773


Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI,
 PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**


- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599


Bymont
 di Luigi Montani

restauro
 interni in pelle
 per auto d'epoca
 e moderne

www.bymont.it - montaniluigi@alice.it
 cell. +39 337604555



**ATHOS
 MARTINA**

**Per carburatori
 auto storiche**

cell. 338-3146038

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.



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

GIULIETTA SPIDER, 1960, da restauro, provenienza estera, visibile a Barbariga (BS),
0309718592

■ **GIULIETTA SPRINT I SERIE**, 1958, azzurro, 1300 cc, restauro totale 2008, interno grigio/blu, Asi, Csai e Fiva, targa nuova, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
0375790025 - 3498689674

■ **GIULIETTA TURBODELTA**, 1984, antracite, magnifica, originale con preparazione Balduzzi, documentata e fotografata, motore nuovo da rodare, una delle 340 vetture prodotte dall'Autodelta, km 64.000 originali, come nuova, € 20.800, visibile a Gallarate (VA),



3398268352

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1971, bianco, in perfette condizioni, usabile quotidianamente, come nuova, € 11.800, visibile a GALLARATE,



3398268352

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro completo, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GT 1600 UNIFICATO, 1975, grigio metallizzato, cambio modificato, autobloccante, motore, canne, pistoni Weber, diametro 45, assetto con, cerchi 7x15, gomme; € 15.000, visibile a Salerno,

3398069563

GT 1600 UNIFICATO, carburatori diametro 40, tromboncini, piastra, parafanghetti, candele, cupolino, cambio, manometri, acqua e olio; visibile a Salerno,

3398069563

■ **GT 1750 VELOCE**, 1968, rosso, I serie, riverniciata, interno nero rifatto, targa nera, libretto originale, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

2000 GTV, 1972, rosso, auto originale in ogni sua parte, affare, introvabile, qualsiasi prova, visibile a Trapani, € 18.000

3939337084

GT JUNIOR 1300, 1973, grigio metallizzato, aria condizionata, interni alcantara, vetri elettrici, Asi, cerchi millerighe, targhe nere, € 7000, visibile a Bologna,



3356230595

GT JUNIOR 1300, 1971, bianco, buono stato, targhe nere, interni nuovi, cerchi in lega, visibile a Ravenna, € 8500

3332348087

GTV 2.0, 1983, rosso, Asi, perfetta, 55.000 km; € 9.000, visibile a Chiavari,

3346917204

SPIDER TWIN SPARK, 1999, grigio metallizzato, km 68.000, omologata Riar, assicurazione ridotta, tenuta maniacalmente, € 6800, visibile a Modena,



3356529717

AUSTIN

■ **TOURER**, 1933, a due posti, regolarmente targata italiana e revisionata, completa di cappottina e vetri laterali, per ulteriori informazioni e chiarimenti visita il sito, € 13.800, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

AUSTIN HEALEY

■ **100/6 BN4**, 1957, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),
0309718592

■ **3000 MKI BN7**, 1961, blu healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **SPRITE MK I (FROG EYE)**, 1960, vettura da restaurare, completa, con tutta la strumentazione giusta, motore da 950 cc, cofano anteriore in metallo, guida a sinistra, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

BMW

320 IS, 1989, delphin, 2 porte, 83.000 km, un proprietario fino al 2012, ASI, clima, mega tagliando, conservata, pari al nuovo, unica, € 13.000

3382218567

633 CSI, 1978, grigio metallizzato, in splendido stato, pronta per l'uso, senza bollo, € 4.000; visibile a Sicilia,

3392673068

CHEVROLET

C-10 PICK-UP, 1969, verde/bianco, ottime condizioni generali, documenti e targhe italiane, visibile a BARBARIGA (BS),

0309718592

■ **NATIONAL ROADSTER**, 1928, rosso/nero, perfetto stato, motore ok, 3 marce, 3200 cc, interno nero, targa con provincia, omologata Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

CITROËN

■ **11 B TRACTION AVANT**, 1952, interni in tessuto grigio, 1900 cc, si presenta bene internamente ed esternamente, vettura in uso, targata, € 14.800, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

2 CV CHARLESTON, 1984, bigrigo, 27.000 km originali, pari al nuovo, usata poco, tetto e gomme nuove, visibile a Roma, € 6000

3896860322

MEHARI, 1973, arancio, auto in buono stato, selleria e gomme nuove, collaudata e tagliandata, beachlife1962@libero.it, visibile a Treviso,



3209652050

MEHARI, 1980, beige, completamente riverniciata con sostituzione di alcune plastiche, capote/selleria/gomme nuovi, beachlife1962@libero.it, visibile a Treviso,



3494432594

MEHARI, 1973, verde, due posti, carrozzeria nuova, interni nuovi, motore revisionato, freni nuovi, targa Francia e Italia, documenti ok, pronta per le vostre vacanze, un mito, € 7000, visibile a Vicenza,



3922152442



LE AUTO D'EPOCA

BestAuto

AUTOMOBILI PER PASSIONE



ROMANO PASINI 333 3552575

ALESSANDRO M. 339 8890950

Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)

Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261

Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



PORSCHE TURBO 3.3 CABRIO, 1988 KM 58.900, TAGLIANDATI, 4 MARCE, COME NUOVA



PORSCHE 2.2 E 1970 , ASI ORO, DA CONCORSO



PORSCHE 911 2.4 S 1971, ARIA CONDIZIONATA E RECARO ORIGINALI



RENAULT ALPINE 1600 S, 1972, TRE BULLONI, STRADALE DA CONCORSO



FERRARI 330 GT 2+2, 1964



LOTUS ELISE, 2002, LA PIU' LEGGERA E VELOCE DELLE MK2



FIAT DINO SPIDER 2.4 , 1971, OTTIME CONDIZIONI



FERRARI 365 GT 4, 1974



A.R. GIULIETTA SS ,1962 , OTTIME CONDIZIONI



FIAT 124 ABARTH, 1975, PRONTA PER RALLY STORICI



A.R. GIULIETTA SPRINT , 1955, MOLTO RARA , PER MILLEMIGLIA



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1957, FIA, FICHE CSAL, OTTIMA PER LA REGOLARITA'



ASA 411 , 1000 CC , 1965, RARISSIMA DA COLLEZIONE



FIAT OSCA 1500 CABRIO, 1959, ASI, PERFETTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO 2600, 1963, SPIDER RESTAURATA



MG MIDJET, 1929, COMPLETAMENTE ORIGINALE



TRIUMPH TR 4, 1963 RESTAURATA



FIAT 1100 TV , 1955, OTTIME CONDIZIONI, ASI, DA MILLEMIGLIA

TRACTION AVANT, 1953, bianco avorio, restaurata totalmente nel 2009, perfetta, € 11.900, visibile a Riccione,



335328296

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, meccanica ok, carrozzeria e interni da rifare, visibile a Genova,

3351267666

FERRARI

208 GTB, 1982, rosso, motore nuovo fatto a Maranello, interno pelle neri nuovi, marmitta in acciaio nuova, carrozzeria immacolata, trattativa privata, visibile a Brescia,



3355234068

512 TR, 1992, rosso, perfetta, km 42.000, tagliandata, marmitta inox, omologata ASI, visibile a Firenze,

3383306086

TESTAROSSA, monodado, bispecchio, 1987, rosso Ferrari, aria condizionata, antifurto, autoradio, moquette castoro Maxistar, pelle crema, perfetta, € 49.500

3485503882

FIAT

DAL 1967 AL 1980, 500 Francis Lombardi, 500 Giardinetta, Bianchina Panoramica, 126 Personal, tutte marcianti, da fare dei lavori, vendo in blocco, € 5000

3357799506

■ **1100 FAMILIARE**, 1961, con motore appena revisionato a nuovo, gomme nuove, frizione nuova, cambio e freni revisionati, sanissima, documenti in regola, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, € 6500, www.livioolivotto.com



3389859948 (LIVIO)

■ **1100 H**, 1959, interni bianchi, cambio al volante, ricondizionata dal precedente proprietario, si presenta bene, meccanica ok, targhe nere, € 7400, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

1100 TAXI, 1948, blu scuro, originale, buono stato di conservazione, € 14.000, visibile a Bologna,

3356097354

■ **1100/103 TV FISSORE**, 1955, bordeaux, unico esemplare, conservata, buono stato, interno bordò, guida destra, targa nera, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

1100/103 TV LUSO, 1957, verde due colori, omologata Asi, perfetto, ultima serie, verde;

0376819279

1100/103 TV TRASFORMABILE, 1955, azzurro, rara, € 18.000, visibile a Parma,

3396245411

124 ABARTH RALLY, 1974, bianco, nero, originale, prezzo trattabile o permuta, € 38.000

336259241

■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

124 ST, 1972, bianco vela, vettura perfetta, conservata, interni rossi e neri, dischi Cromodora originali

0371475075

126 PERSONAL 4, 1983, bianco, 650, km 70.000 da nuova, mai riverniciata, autoradio d'epoca, visibile a Roma,

3388432627

128 CL BERLINA, 1977, blu, unico proprietario, targhe e libretto originali, conservata, molto bella, visibile a Carpi (MO), € 1600

3316147396

132 S 1600, 1974, oro, sopravvissuta, meccanica ottima, buona carrozzeria, km 68.000, cerchi Cromodora, intero nero, affare, visibile a Milano, € 2400

3355297250

1500 CABRIOLET (OSCA), 1962, rosso, motore Osca, bi-albero, targhe nere originali, perfettamente conservata, iscritta Asi, € 22.000, visibile a Torino,

0118193194

2300 LUSO, 1968, bianco, meccanica completamente revisionata, carrozzeria da terminare, radiata, con estratto cronologico; € 4.500, visibile in provincia di Udine,

3493428914

500 C, grigio, restauro maniacale, targhe e documenti originali, prezzo trattabile dopo visione, visibile a Modena,

3208246753

500 C BELVEDERE, 1954, amaranto/grigio, finemente restaurata, da esposizione, RFI, € 10.000, visibile a MONGHIDORO,



3485654877

■ **500 R**, 1975, interni neri, molto bella, sana, in uso, meccanica in ordine, targata italiana, omologata ASI, € 5200, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

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 L, 1969, beige crema, restaurata in interni ed esterni, simpatici accessori, meccanica 126, cambio sincronizzato, bella, visibile a Roma, € 4000

3933500750

■ **500 TOPOLINO A**, 1942, con documenti in regola, targhe nere, molto bello e meccanicamente in ordine, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

509 TORPEDO, 1928, verde-nero, bella, interni nuovi, funzionante, da targare, impianto elettrico da rifare, e qualche altro dettaglio; € 21.000, visibile a Vicenza,

3389126597

750 VIGNALE, 1963, bianca, vettura splendidamente conservata, visibile a Brescia, € 7800

3484796030

■ **850 SPORT SPIDER**, 1972, interni neri, ricondizionata, capote nuova, selleria originale, ottime condizioni, marciante e pronta all'uso, targata Asi, € 8800, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

18^a MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE
CAORLE (VE)
 28/29 settembre 2013



ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI,
 MODELISMO, AUTOMOBILIA
 spazi riservati solo su prenotazione
 info: **EPOCA CAR** Tel/Fax 0421 311 659 - 347 58 83 200 www.epocacar.com

F.S. Felice Service Qualità
Servizio

**RICAMBI INGLESI
 NUOVI E USATI**



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

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Via Circum. Esterna n. 50 - 80019 Quiliano (NA) Tel. 081.819.80 57 - Fax 081.819.30 77
 E-mail: info@feliceservice.com Sito: <http://www.feliceservice.com>

GALVANICA SPINO D'ADDA snc
 PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
 RAMATURA A SPESSORE,
 NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO
 SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
 Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
 e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

MUSSO GOMME
 pneumatici per vetture e moto da collezione

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

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA



Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
 Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

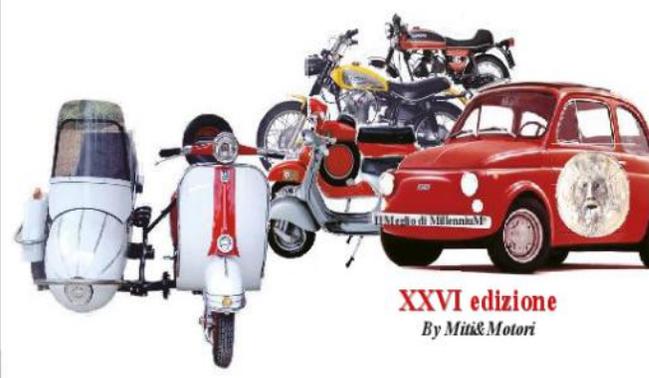
SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

ROMA

28-29 SETTEMBRE 2013

**Il Meglio di MillenniumM
 ritorna**

a CAPANNELLE
 Ippodromo Capannelle Via Appia 1245 (uscita 23 G.R.A. direzione centro)



XXVI edizione
 By Mitik&Motori

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



PRENOTAZIONE ALBERGHI
 AGENZIA PUNTO NEL MONDO
 tel. 06 21808000 fax 06 21808005
info@puntoinmondo.it
 (citare: Capannelle)

Arti
 Associazioni srl
 Via Salaria 25-00197 Roma
 Tel. 06695022
 Fax. 06694023
www.arteassociatiocapanni.com

PortaPortese
 INSEZIONE 06.731188 GARATURE
 FM 52 MHz

**La più grande MostraScambio del Centrosud
 nel più grande Ippodromo d'Italia**
 Info: tel. 328.7867721 347.3089257 www.millenniummotori.it

BALILLA, 1935, bordeaux e nero, restaurata, con documenti originali, prezzo trattabile

3297460041

850 SPECIAL, 1970, ocra, auto conservata originale, funzionante; € 1800, visibile a Torino,

3939801832

COUPÉ TURBO 16V, 1996, rosso, auto in ottime condizioni, originale, tagliandi regolari, fatturati, iscritta RFI, RCA ridotta; € 5.000, visibile a Catanzaro,

3288922443

DINO SPIDER, 1966, bianco, interni rossi, in pelle, targa argento, Asi, in buono stato, solo per intenditori; prezzo da concordare;

3389996499

FORD GERMANIA

■ **SIERRA 2.0 GT**, 1992, antracite, km 52.000, come nuova, vettura d'epoca, causa inutilizzo, € 2800, visibile a Gallarate (VA),

3398268352

JAGUAR

E TYPE COUPÉ, British racing green, interni originali, cuoio, aria condizionata, gomme e marmitte inox, nuove, omologata Asi, A2;

3355691282

■ **E TYPE ROADSTER 4.2 II SERIE**, 1971, rosso, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

MKI 2400, 1957, blu, completa, in fase di restauro, più una per ricambi, visibile a Alba adriatica,

3396210929

SOVEREIGN 4.2, 1983, blu metallizzato, uniproprietario, km 120.000, interni pelle beige, auto in ottime condizioni, cambio manuale, visibile a Modena, € 9000

335389698

■ **XJ6 4.2**, 1971, blu, ottimo stato, riverniciata, interno beige ottimo, Asi Oro, targa nera, cambio automatico, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

XJ6 III SERIE, 1980, bianco, conservata, perfetta, cambio automatico nuovo, € 8900 non trattabili, visibile a Riccione,



335328296

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

JBA

■ **FALCON ROADSTER**, 1974, ottimo spider inglese, con cerchi a raggi, gomme nuove, volante in legno, meccanicamente affidabile, motore Ford da 2000 cc, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

JEEP

■ **COMMANDER DIESEL**, 1760 cc, 1976, interni bianchi, restauro, in ottime condizioni, completo di tetto rigido, funzionante, targato ed Asi, € 5500, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 33580262808 (OLIVOTTO)

LANCIA

2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

2000 COUPÉ HF, 1972, blu, discrete condizioni, targa originale, revisione aprile 2012; € 8.950, visibile a Ivrea (To),

0125252532

THEMA TURBO, 1986, bronzo, vettura come nuova, interni alcantara, clima, originale, abs, certificato Asi in corso, davedere, libretto manutenzione, km 82.218, da guidare, € 6500, visibile a Limbiate (MI),

3398560781

■ **2000 I.E.**, 1974, interni in tessuto blu originali, ben tenuta, davvero in ottime condizioni di estetica, meccanica ottima, impianto a gas nuovo, aria condizionata, targhe nere ed Asi, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

APPIA II SERIE, 1958, azzurro Lancia, meccanica ok, freni nuovi, interni nuovi, targhe nere, revisione 2015, carrozzeria conservata ma in ordine, visibile a Verona, € 7000

3477683766

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, 1947, grigio, esemplare eccellente, ASI oro, due vetrini, documenti e targhe originali, da concorso, visibile a Palermo, € 20.000

3388080825

AUGUSTA BERLINA, 1935, blu, Asi, targa oro, conservata, meccanica ottima, gomme nuove, € 33.000, visibile a Torino,

3337827748

AURELIA B20 GT I SERIE, 1951, amaranto scuro, rarissima, di estremo prestigio, ASI targhe originali, autoradio, di elevato profilo collezionistico, 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

BETA TREVI VOLUMEX, 1984, avorio, interno perfetto, ritocchi, carrozzeria, ferma da tempo, impianto gpl, targhe e documenti a posto, visibile a Cuneo, € 1500

3355890658

FULVIA COUPÉ 1.3 MONTECARLO, II serie, 1974, rosso, carrozzeria e motore perfetta, documenti stradali ok e documenti corsi, € 16.000, visibile a Brescia,



3355234068



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.



COMPONENTI RISCALDAMENTO E TYPE



OROLOGIO ELETTRICO E TYPE S1



SCATOLA GUIDA NUOVA E TYPE S1/2



ALTERNATORE NUOVO E TYPE 4,2 S1



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

FLAVIA 1500 BERLINA, 1963, argento, interno grigio, funzionante, revisionata, frizione recente, targhe originali, € 4900

3474076484

FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE, 1971, blu Lancia, autovettura conservata, bellissima, km 40.500, interni panno grigio, Asi Targa Oro, documenti e targhe originali, foto disponibili, qualsiasi prova, eventuale permuta con Delta Integrale o Spider Fiat o Alfa, € 13.000, visibile a Cagliari,

3492459539

■ **FULVIA**, 1970, bianco, in buone condizioni di meccanica, con alcuni punti di carrozzeria da vedere, € 1900, visibile a Gallarate (VA),

3398268352

FULVIA 2C, 1965, rosso, pronta per rally di Montecarlo, targhe e documenti originali, HTP, passaporto, molti ricambi, passato storico, visibile a Bari,

337297999

FLAVIA COUPÉ, 1964, bianco, I serie, 1800 carburatore, elaborata Nardi, perfetta, come uscita da Pininfarina, da vedere, provare e acquistare, € 18.000, visibile a Perugia,



3478383565

FULVIA COUPÉ 1.3 S, 1972, grigio, Ads e Crs, omologata Asi, € 6000, visibile a Grosseto,

3284572674

FULVIA COUPÉ 3, 1976, blu, completamente restaurata all'interno, all'esterno e nella meccanica. Perfetta in tutto, prezzo trattabile, visibile a Rovigo, € 6500

3494503026

■ **FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3**, 1967, verde, perfetto stato, riverniciata, interni panno grigio nuovo, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

MONTECARLO II SERIE, 1982, rosso, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, km 72.000, iscritta Asi, interni in tessuto grigio, acquistata 15 anni fa, vendo per scarso inutilizzo, disponibile per qualsiasi prova, € 11.800, visibile a Reggio Emilia,



3661965317

THEMA 2.0 IE TURBO, 1986, bronzo, come nuova, interni alcantara, clima, originale, km 82.180, meccanica perfetta, libro uso e manutenzione, vettura da guidare, prezzo dopo visione

3398560

THEMA FERRARI 8.32, 1987, blu Madras, completa, funzionante, buone condizioni, solo per ricambi, non più reimmatricolabile, visibile a Milano, € 6000

3392531026

LAND ROVER

RANGE ROVER CLASSIC, 1984, bianco, 2 porte, restaurata a nuovo in ogni sua parte, forse meglio che nuova, visibile a Venezia, € 25.000

3355321941

LOTUS

ELAN S3 ROADSTER, 1969, giallo, attestato ASI, vernice nuova, gomme e capote nuove, meccanica ok, valuto parziali permuta, visibile a Rimini, € 25.000

3342874362

MASERATI

■ **BITURBO 420I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

MAZDA

MX5, 1993, argento, auto in buonissime condizioni, km circa 150.000, originale in tutto, telo capote non perfetto, hardtop e rollbar, tappezzeria nuova, meccanica buonissima, € 4200

3357799506

MERCEDES

■ **190 SL**, 1960, creme, restauro totale 2009, perfetta, interno rosso, capote bordò, iscritta Asi, motore km 400, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025
3498689674

■ **190 SL**, avorio, Hard top, luminoso, panoramico; € 1300, visibile a Roma,

3491269511

230 SL «PAGODA», 1967, rosso, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **350 SL**, 1971, bianco, conservata, buono stato, interno marrone, cambio automatico, hardtop, iscritta Asi, posti 2+2, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

E 200 16V CABRIOLET, 1995, argento, ultima serie, interni in pelle nera, 161.000 km, tagliando Mercedes A 1600, perfetta, si accettano permuta con auto storica; € 8.500, visibile a Terano,

3772275377

SL 300 24 (R129), 1991, blu, automatica, interni chiari, versione Usa, € 11.000, visibile a Milano,

3332370727

MG

A, 1957, rosso, ottime condizioni di carrozzeria e motore, restauro totale 1996, Asi Oro, ruote a raggi Borrani, € 25.000, visibile a Firenze,



3296667833

A 1500 COUPÉ, 1958, rosso, guida europea, omologata Asi con certificato di origine British Motor Industry, € 18.000, visibile a Bergamo,



335477581

■ **A 1500 ROADSTER**, 1959, guida a sinistra, cerchi a raggi cromati, meccanicamente ottima, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com € 23.800,



3398959948 (LIVIO)

A 1600 ROADSTER, 1959, avorio, vettura in eccellenti condizioni, raggi, volante motolita, vendesi per inutilizzo; € 27.000, visibile a Calcinato (Bs),

3395893006

A 1600 ROADSTER, 1960, rosso, interni neri, restauro da concorso, hard top, cerchi a raggi, portapacchi cromato, bellissima, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord, € 34.000

3387258514

■ **A TWIN CAM**, 1959, una delle poche arrivate in Italia all'epoca, targhe e documenti originali, guida a sinistra, molto bella ed ottima di tutto, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

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

Vo 1° Maggio N.00 - 23538 RONARDO (BS) - Tel. 030/770291 - 770341 - Fax 030/770343

aircooled

by plank

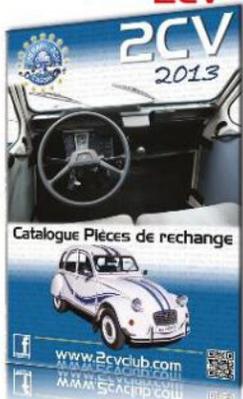
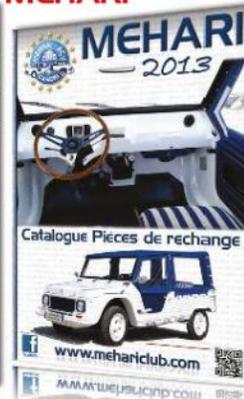
Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

*ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare*

2CV - MEHARI CLUB CASSIS

SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO
— 2CV - MEHARI —

Catalogue Pièces de rechange

www.2cvclub.it

Distributore ufficiale in ITALIA

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS. Eccezione promozioni internet del sito www.2cvclub.it

DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)
Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it
www.davidauto.it

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
BP 19 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCA - Fax : 00 33 442 01 95 80

AUTOSTORICHE

di CARLO GRITTI MORLACCHI

 <p>MASERATI 4 PORTE BLU METALLIZZATO INTERNO PELLE BEIGE, ANNO 1966 PERFETTA ASI EURO 45.000</p>	 <p>MERCEDES 230 SL (PAGODA) ANNO 1966 ASI IMMATRICOLATA ITALIA DA POCO, COMPLE- TAMENTE RESTAURATA, COME NUOVA ROSSA INTERNI PELLE NERA, FAVOLOSA EURO 69000</p>	 <p>MERCEDES 300 SL ANNO 1989 GRIGIO ANTRACITE INTERNI PELLE NERA (NO CLIMA) BELLISSIMA ASI, EURO 23.000</p>	 <p>MERCEDES BENZ 320 SL ANNO 1993 BLU PA- STELLO KM 90000 4 POSTI INTERNI DATTERO, ISCRITTA ASI, GPL NUOVO, ENTRA IN CENTRO A MILANO GRATIS, EURO 22.000 TRATTABILI</p>	 <p>CITROEN ID BREAK COMMERCIAL, ANNO 1968 ISCRITTA ASI, COME NUOVA RESTAURO COMPLETO EURO 29000</p>
 <p>CITROEN MEHARI, ARANCIO, ANNO 1980 ISCRITTA ASI, COMPLETAMENTE RESTAURATA, VERAMENTE NUOVA IN TUTTE LE SUE PARTI EURO 18.000 TRATTABILI</p>	 <p>ALFA ROMEO GTV 2000 ANNO 1975 ASI, COLORE CICLAMINO, RESTAURO RECENTE, MOLTO BELLA, EURO 28000 TRATTABILI</p>	 <p>LANCIA APRILIA 1500 ANNO 1949 ARGENTO MOLTO BELLA ISCRITTA ASI EURO 45.000 TRATTABILI</p>	 <p>JAGUAR XJ S ANNO 1993, CILINDRATA 4000 MOTORE 6 CILINDRI, CLIMATIZZATORE, CAP OTTA, ELETTRICA, ISCRITTA ASI, VERDE PETROLIO METALLIZZATO EURO 25.500 TRATTABILI</p>	

WWW.AUTOSTORICHE.NET
info@autostoriche.net
Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. + 39 035 801699 - cell. + 39 335 7496890

B, 1966, old english white, auto perfetta, originale, numerosi accessori, carrozzeria, motore, cambio, freni nuovi, € 19.000, visibile a Perugia,



3478383565

■ **B ROADSTER**, 1975, ottimo spider inglese, per chi vuole iniziare a possedere una MG, robusta ed affidabile, meccanicamente in ordine, pronta all'uso, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, € 8900, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

TD, 1953, verde, auto in ottime condizioni, guida sinistra, molti accessori, uso frequente, affidabile, visibile a Padova, € 23.500

3386322383

TF, 1954, nero, pari al nuovo, ASI targa oro, accessoriata, valuto permuta seria, da privato, visibile a Genova, € 38.000

3355604632

MORGAN

■ **4/4 1600**, 1984, a quattro posti, guida a sinistra, cerchi a raggi cromati, selleria in pelle nera, più altra a due posti anno 1965, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **PLUS 8**, 1984, con motore Rover da 3500 cc, carrozzeria interamente in alluminio, cruscotto in radica, volante in legno, portapacchi, ecc., per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1963, grigio, bellissima, legni praticamente nuovi, prezzo trattabile, € 9000

3461074506

NISSAN

GR SAFARI, 1989, nero, autovettura, 5 posti, con tessera Asi, assicurazione € 100, colorata nuova, motore km 10.000, frizione nuova, gomme nuove, paravacche a libretto, interni ottimi, gancio, pronta per avventure fuori strada, € 7000, visibile a Vicenza,



3922152442

NSU

PRINZ III, 1961, rosso, km 78.000, veicolo originale in tutte le sue parti, collaudo 2013, € 6500, visibile a Alessandria



3483578480

PANHARD

■ **24 CT**, 1964, interni neri, vettura molto rara, da curare di estetica, funzionante e pronta all'uso, targata ed Asi, € 9800, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

PEUGEOT

■ **201 D BERLINA**, 1935, conservata, da restaurare, completa, sana, già targata italiana ed iscritta Asi, € 7200, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

PORSCHE

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interni beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc. fendinebbia, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

356 A T2 COUPÉ, 1958, da restauro, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

912, 1966, bianco, interni neri, targa nera, cinque strumenti, bellissima di carrozzeria, interni e motore, Asi, € 24.000, visibile a Firenze,

3351217341



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



di Bertamini Renzo & C. snc
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE**

Specializzati in Fiat 124 Spider,
Abarth e Pininfarina Ricambi per Fiat
500, 600 e Topolino, Lancia, Alfa Romeo
Parabrezza per: Fiat 500D - Fiat 600D -
600 Multipla - 850 Francis Lombardi -
Bianchina Berlina e Cabriolet -
Innocenti Spider ed altri...

TAPPEZZERIA INTERNA VETTURE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

**CROMATURA
BON RENATO** SnC

Trattamenti industriali e
artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

**Interni
d'Autore**
new & old cars

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Paris
'can voi... per loro'
"with you ... for them"



www.deikaferservice.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

**IMMATRICOLAZIONI
AUTO INGLESI E AMERICANE
(d'Epoca e Moderne)**

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I.
(CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO,
ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DO-
GANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO
DI VEICOLI RADIATI;
OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI
DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel.: (+39) 035/23.30.77
Fax: (+39) 035/24.04.41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEO
REPLICHE PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO



SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



C'era una volta.
E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

RS 550, 1971, argento, Replica, motore/cambio/meccanica tutto Porsche, telaio tubolare, anche 160 cv, velocissima, valuto permuta con vetture più importanti e pago in contanti la differenza, visibile a Treviso,



337503954

RENAULT

ALPINE A310 INIEZIONE, 1973, bianco, 1600, funzionante, da restauro completo, documenti originali, valutiamo permuta, visibile a Bergamo, € 7000

3392531026

5 COUP DE COEUR, 1990, argento metallizzato, vettura sanissima, cinque porte, 100.000 km, tetto apribile, di serie, freni anteriori nuovi, affidabile; € 1.100, visibile a Bergamo,

3358009188

R5 ALPINE II SERIE, 1978, nero - cromo, vettura integralmente revisionata, interni in pelle rossa, molto bella, valutiamo permuta, visibile a Bergamo, € 8500

3392531026

RILEY

9 PLUS ULTRA DHC, 1932, interni rossi, in eccellenti condizioni di restauro, vettura molto rara con motore bialbero da competizione, targata italiana ed Asi, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

ROLLS ROYCE

20/25 SALOON, 1935, interni grigi in pelle, curata di estetica dall'ex proprietario, molto bella, meccanicamente ok, pronta all'uso, targata italiana ed Asi, info@nervesauto.com



0422779222 POMERIGGIO - 3358262808 (OLIVOTTO)

SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria, meccanica, tappezzeria, Asi, invio foto

3389369456

SAAB

900 CABRIOLET 2 PORTE, 14/5/2004, bianco, valutazione Ruoteclassiche, visibile a Pantelleria,



3389341320

SUBARU

IMPREZA, 1997, verde, vettura appena restaurata, numerose parti nuove, documentazione e foto dei lavori eseguiti; € 13.800, visibile a Trento,

3485405764

TRIUMPH

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, 1959, guida a sinistra da nuova, cerchi a raggi cromati, restaurata qualche anno fa, si presenta bene dentro e fuori, meccanicamente ottima, per ulteriori informazioni o chiarimenti visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

CAR OUTLET

Show Room e Vendita:
Bergamo
via L. Luzzatti (zona Malpensata)
Tel. 035.42.43.575
fax 035.38.40.040
info@silvauto.it

Vendita e Assistenza:
Grumello del Monte (BG)
via Roma, 15B
Tel. 035.83.08.00
Fax 035.83.56.648
info@silvauto.it

Filo diretto 348.5503882
www.silvauto.it

APERTI
TUTTO
AGOSTO!

Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati!

<p>LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE - HARDTOP, anno 1957. Iscrivibile 1000Miglia. Telaio B24S-1350. Matching Numbers. Asi Targa Oro - Lancia Striche. Vettura in restauro totale di carrozzeria, lottineria, meccanica, selleria da artigiani specializzati in Lancia Aurelia. ECCELSA.</p>	<p>LANCIA AURELIA B20 GT VI SERIE, anno 1958. Grigio Newmarket met. Panno Lancia grigio. Matching Numbers. Targhe (TO) e documenti originali. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia. DA VEDERE.</p>	<p>LANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, anno 1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe orig. (PA 18...). Disponibile certificazione Lancia. Vettura totalmente originale. Matching Numbers. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.</p>	<p>FIAT X 1/9 FIVE SPEED, anno 1980. Km. 65.530. Autoradio Ancona CR24. Interni tessuto e finta pelle panna e marrone. Uso e man. e doppie chiavi originali. Distribuzione eseguita. Omologata ASI 3ª Grado Targa Oro. Come nuova.</p>	<p>PININFARINA SPIDER EUROPA, anno 1983. Interni Sky Nero. Uso e manutenzione originale. Da sempre italiana. Iscritta ASI. Ecceles. Unica.</p>
<p>VW MAGGIOLINO 1303 CABRIOLET KARMANN TYPE 15D11, anno 1979. Targhe (BG 52...). Book e service originali. Perfetta. Totalmente originale. Come nuovo. Superprezzo.</p>	<p>A.R. ALFETTA 1800 1ª SERIE, anno 1973. Aria condizionata. Sedili in tessuto beige, pannelli texafila skai nero. Primitissime prodotte. Targhe (CT 32...). documenti e uso e manutenzione originali. Totalmente originale. Molto rara.</p>	<p>FERRARI TESTAROSSA MONODADDO BISPECCHIO, anno 1987. Km. 56.327, vettura ultraperfetta frizione nuova - doppie chiavi, trousse attrezzi completa e telo coprivettura, iscritta ASI.</p>	<p>A.R. GT 2000 VELOCE TIPO 105.21, anno 1973. Km. 15.250. C. Lega campagnolo mille-riete, interno Tex cuoio naturale beige; Targhe TO e doc. originali. 2 soli proprietari. Perfettamente conservata. Ecceles.</p>	<p>A.R. SPIDER 2.0 Q.V. TIPO 115.38 "AERODINAMICA", anno 1987. Interni pelle grigia, vetri elettrici. Matching Numbers. Libretto uso e manutenzione e doppie chiavi originali. Iscritta R.I.A.R. Perfetta.</p>
		<p>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. AVORIO A.R. 103. Conservata in modo maniacale. MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (1997CC 105CV), anno 1988. Km. 122.310. Ecceles. ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE 116.44, anno 1961, Km. 60.412. MARRONE TESTA DI MORO AR864. Uniproprietaria. Conservatissima. FERRARI 458 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 3ª grado targa oro. Perfetta. LANCIA FLAMINIA GT CONVERTIBILE TOURING, anno 1961. Restauro maniacale ed altamente professionale. JAGUAR XJ6 4.2 2ª SERIE 4M + OVERDRIVE, anno 1974. Matching Numbers. Perfettamente conservata. MB 380 SE W126 C. AUTOMATICO, anno 1981. Uso e man. service e doppie chiavi orig. Iscritta A.A.V.S. MB 250 SE W 108, anno 1966. Km. 33.082. Uso e man. service e doppie chiavi orig. Iscritta A.A.V.S. RENAULT R4 L 850CC, anno 1985. Targhe e documenti originali. Iscritta ASI. VW MAGGIOLINO 1300 Vetro PIATTO monoammisione, anno 1968. Km. 6.639. Targhe e doc. originali. Motore nuovo. ASI 3ª grado targa Oro.</p>		
<p>SINGER NINE SPORT TOURER, anno 1934. Meccanica revisionata da Claudio Maglioli. Interni in pelle. Da oltre 30 anni nella stessa famiglia. Ideale per manifestazioni regolari in quanto coefficiente bassissimo. ASI targa oro.</p>	<p>M.B. 350 SL R. 107 C. AUTOMATICO, anno 1971. Interni in pelle e capote blu, autoradio, Targhe (PS 39...). Restauro totale. Iscritta ASI.</p>	<p>ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI: LANCIA AURELIA GT B20, B24 CONVERTIBILE/SPIDER - ALFA ROMEO/FERRARI/PORSCHE sino agli anni '80/90.</p>		

 **F.lli Campana**
 ASSISTENZA UFFICIALE DAL 1982

Vendita Ricambi per Vetture prodotte dal 1980 a oggi

F.lli Campana
 Via Della Repubblica 6/8
 20020 Solaro (MI)
 Tel. 02.9690539

fratelli.campana@gmail.com
 www.fratellicampana.com

nanni BOLOGNA
 RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
 Fax 051/969855

 www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
 SPORTIVE CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

 **TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI**
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
 http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola
 VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6

 **CITROËN**

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
 Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838
www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it

 **CENTRO GOMME**
LOSCALZO

Viale Cav. Pasquale Vena, 27
 75010 PISTICCI SCALO (MT) ITALY
 Tel./Fax 0835.462071
 e-mail: centrogommeloscalzo@libero.it

Pneumatici d'epoca
 con fasce bianche
 Cerchi in ferro e in lega
 per Fiat 595, Abarth
 Cerchi in ferro per Auto d'Epoca

www.centrogommeloscalzosrl.it

 **MINI COOPER SERVICE**
 ASSISTENZA MECCANICA anche MINI ROVER
 - PREPARAZIONI SPORTIVE E COMPETITION
 - TESTATE E MOTORI PRONTI
 - RICAMBI ORIGINALI BMC E INNOCENTI
 - RESTAURI INTEGRALI
 - ACQUISITASI AUTO PER RICAMBI

VIA MONVISO, 59 - 20089 VALLEAMBROSIA
 DI ROZZANO (MI) Tel. 02/5704126

 www.maggiolinorestore.com

Pensa in grande,
 scegli Maggiolino Restore.
 Ricambi accessori e rarità
 per Volkswagen d'epoca.

Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinorestore.com

 **elvezioesposito**
 Interni Auto d'Epoca

 www.elvezio.com

MOSTRE SCAMBIO dove incontrare elvezio

13-14-15 Settembre
 MIOLAN

27-28-29 Settembre
 COSENZA

28-29 Settembre
 CAPANNELLE (RM)

Tel & Fax 098436074 - 340 52 74 950
 info@elvezio.com

CUSCINETTI SPECIALI E RARI
 dal 1910

 deghe@libero.it
 051 6259282

 **Enrico C. Alvisi**
 Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR

 **R.Royce S.Spirit. targa italiana. ASI**
 Bellissima. €.13000

 **R.Royce S.Shadow II Targa italiana.**
 Assolutamente stupenda. €.16500

 **R.Royce S.Shadow 1976. Targa Italiana.**
 Pelle azzurra. Da sogno. €.15990

 **Bentley Turbo. Targa Italiana. ASI.**
 Tagliandata. Occasione unica. €. 9.500

 **R.Royce S.Spur Italiana Sinistra.**
 Da vetrina. €.20000

 **Mercedes 560 SEC '92. 44.000 km.**
 Nuova e unica. Libretto tagliandi.

 **Mercedes 300CE 24 '92. Automatica 1 padrone.**
 114.000 km. Vernice originale. €. 3.800

 **Mercedes 560 SEL Bianca. Stupenda**
 e originale in tutto. ASI. €. 10500

 **Mercedes 300 SL 24. ASI Automatico.**
 Bellissima. libretto tagliandi. 170.000 km.

 **Jeep Golden Eagle CJ5 '77. Restauro**
 unico. 8 cilindri. Da sogno. €.28.000

Visite solo su appuntamento presso il nostro showroom a Bologna **ANCHE LA DOMENICA.**
 Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.45.46 mail: info@rollsroyceclassicismotor.it www.rollsroyceclassicismotor.it

TR3 A, 1959, nero, omologata Asi, auto pari al nuovo, ruote a raggi, auto bloccante, sedili in pelle, overdrive, visibile a Caserta,
3356676584

TR3 B, 1963, rosso, interno nero, perfetta, restauro professionale, rodaggio, € 35.000, visibile a Parma,
0521231291

TVR

CHIMAERA, 400 HP, 1996, British racing green, rarissima in Italia, V8, guida a sinistra, perfetta, da collezione, usata per turismo; € 25.000, visibile a Genova,
3466800367

VOLKSWAGEN

■ **GOLF 1300**, 1981, bianco, con allestimento GT, perfetta, come uso quotidiano, € 2900, visibile a Gallarate (VA),
3398268352

GOLF 1500 CABRIOLET, 1983, bianco, uniproprietà, km 63.000, capote bianca, interni pelle, stoffa bianca, cerchi lega, visibile a Bergamo, € 4500
3392531026

GOLF GTI, 1988, bianco, buone condizioni generali, targhe e libretto originali, iscritta ASI, versione Digit, 5 porte, € 3500
3931306900

MAGGIOLINO 6 VOLT, 1964, bianco, modello vetri piccoli, meccanica perfetta, da rivedere piccoli punti di carrozzeria, documenti originali, € 5.900, visibile a Milano,
3356192322

MAGGIOLONE 1303, 1976, nero, interno bianco, assicurato, si può provare, in ottimo stato, capote bianca, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 12.000
3661991552

■ **MAGGIOLONE CABRIOLET 1300**, 1975, completamente restaurato da poco, più altra di colore bianco e cappottina nera, per ulteriori informazioni o chiarimento visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, rarissima versione civile, omologata ASI, tutta originale, 40.000 km, poco più di 100 esemplari prodotti, prezzo da concordare, visibile a Cagliari,
3398105167

VOLVO

240 TURBO, 1984, grigio canna di fucile, uniproprietario, molto curata, sempre in garage, iscritta ASI, alimentazione benzina e metano, visibile a Torino, € 4500
3272156165

VENDO MOTO

PER LAVERDA, Sport 98cc, motociclo smontato, buono per ricambi Athos Martina, visibile a Torino,
3383146038

BENELLI

250 SS, 1972, blu metallizzato, completa, senza alcun documento, ottimamente conservata, € 700
3881936066

BIANCHI

MENDOLA GT, 1957, rosso, senza documenti, solo ex targa, da restauro, motore gira, € 850
3383391744

HONDA

CBX 1000 6 CILINDRI, 1978, amaranto, splendida, ASI, km 34.000, visibile a Gallarate, € 8900
3409379842

CBX 6 CILINDRI I SERIE, 1978, rosso metallizzato, bellissima Asi, 22.000 km, vendesi causa gravi problemi familiari, prezzo intrattabile; € 11.500, visibile a Pavia,
3483053212

KAWASAKI

Z 650, 1978, rosso, 16.000 km circa originali, disponibili altre marche, € 1.300; visibile a Alba,
337233615



Automotoclub Storico Italiano

Villa Rey - Strada Val San Marino Superiore 27 - 10131 Torino
Tel. +39 011/8399537 - Fax +39 011/8198098
www.asifed.it - info@asifed.it



CORSO DI FORMAZIONE NEL SETTORE AUTOMOTIVE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL RESTAURO E ALLA PROTOTIPAZIONE

L'ASI (Automotoclub Storico Italiano) intende promuovere, in collaborazione con la "Piazza dei Mestieri" ed i suoi partner per le attività formative "Immaginazione e Lavoro" e "Filos", un percorso formativo sperimentale volto a valorizzare e tutelare la notevole ricchezza di competenze, professionalità e passione presenti nel nostro territorio.

Nella prima edizione questo corso annuale si propone di formare un gruppo di 20 giovani nel settore automotive, fornendo i primi rudimenti di costruzioni automobilistiche che consentano loro di perfezionarsi successivamente in due diverse specializzazioni: **restauro di auto d'epoca** e **prototipazione**.

Il corso si articolerà in due parti: la prima conterà di circa 500 ore di lezioni teoriche che consentiranno di affrontare gli argomenti più qualificanti della professione. Gli approfondimenti e la specializzazione negli ambiti della carrozzeria, della meccanica o della selleria avverranno nelle successive 300 ore durante la corposa attività di **stage** prevista presso aziende, officine e laboratori che già operano nel settore per favorire l'inserimento lavorativo degli allievi. Le lezioni saranno articolate in 25 ore settimanali distribuite su 20 settimane.

Il corso è rivolto a giovani con qualifica e/o diploma conseguiti presso istituti tecnici e/o professionali di settore. Il corso è gratuito in quanto i costi sono sostenuti dall'ASI e si svolgerà presso la sede di Filos a Torino. Partenza prevista Ottobre 2013.

Il corso è stato approvato e finanziato dall'ASI. Le iscrizioni sono aperte fino al completamento dei posti disponibili, compatibilmente con la possibilità per l'allievo di raggiungere gli obiettivi del corso. L'ammissione al corso può essere soggetta al superamento di specifiche prove di selezione, comunicate ai candidati. Il corso è rivolto a persone di entrambi i sessi (L.903/77; L.125/91).



PER ISCRIZIONI E INFORMAZIONI performare@immaginazioneelavoro.it
N. VERDE 800 985 384 info point - Via XX Settembre 28/B - 10121 Torino

Per inviare on-line la propria candidatura visitare il sito
www.immaginazioneelavoro.it

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

ENNE PI EPOCA
 S.n.c. di Pertner Nicolò & C. ITALIA
 targhe d'epoca e decorative
 Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
 Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
 Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
 Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
 Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
 P. Iva e Cod Fisc. 02233160221 www.targheetarghe.it

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO
TANKERITE
 Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.
 Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

www.turatello.it
info@turatello.it
 Tel. 049.9070126
 Fax 049.9070323

TURATELLO RIMORCHI

Longstone GOMME **PIRELLI CINTURATO**

www.cinturato.net
www.fllirossi-tyre.com
 051-359909
www.mussogomme.it
 011-852019

CA67
 165HR14
 155HR15
 185VR15
 185VR16
 CN72
 205VR15

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 911 2400cc del 1972 colore melanzana sedili recaro auto perfetta con pochi pomp. Motore rifatto da manrocco auto bellissima.	Giaguari 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
			SI RICEVE SU APPUNTAMENTO	
Maggiolone cabrio anno 1975 perfetto	Porsche 356 Prea colore rarissimo verde giada metalliz. Interni con tappet chiari del 1955 restauro totale	Aston Martin DB9 anno 2007 Km 77000 originali. Tagliandata dalla casa madre, unico proprietario, argento auto blu inoro bamboo, bellissima, prezzo interessante, permette con auto d'epoca		

Z650, 1978, rosso, km 16.000 circa, originali, disponibili altre marche e modelli, visibile a Alba, € 1300

017390121

PIAGGIO

VESPA 125, 1951, verde metallizzato, restauro impeccabile, raro contachilometri a manubrio, iscritta FMI e ASI, perfettamente funzionante, visibile a Varese, € 7000

3487562549

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

SWM

SIX DAY 125, 1974, da restaurare, con targa e libretto, cilindrata 125, visibile a Brescia, € 1000

3771986959

VENDO VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

BOLLI AUTO, DalL 1928 al 1983, bolli da originali d'epoca € 8, auto, moto, camion € 5, s.badoni@virgilio.it



3881221569

BOX, 1991, a Milano Via Rossetti, 5 mt x 2,50, custodito, vicino a scala ed ascensore, € 25.000, visibile a Milano,

3391471300

DIPINTI, di automobili, realizzati con colori acrilici su tela, anche su ordinazione

3351230308

PER ALFA ROMEO, 1973, grigio, Giulia Gt Spider, 4 cerchi magnesio Campagnolo millerighe, come nuovi, € 700 più spese spedizione, visibile a Piacenza,



3346396972

PER ALFA ROMEO, Giulia Gt 1750, motore o sue parti smontate e controllate, cerchi lega Bwa 4 razze € 450, cerchi ferro da 14 oppure da 15, treno cerchi ferro da 14 x 5 1/2 perfetti € 250, inoltre vetri e cromature, plastiche bicolore carrello nuove per fanalini anteriori € 120

3393205230

PER ALFA ROMEO, Giulia Spider 1600, motore da revis. 1600, codice 00112 filtro aria, cambio gruppo freno disco, 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 - 1.6

3389369456

PER ALFA ROMEO, Giulietta, Giulia Spider, ricambi, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt Bertone, Giulia Bertina, parti di carroz., mec. 1300, 1600, 1750, 2000 più hardtop

3389369456

PER ALFA ROMEO, 4 cerchi millerighe originali, 13 pollici, ottimo stato, € 250

3383391744

www.nervesauto.com

NERVES AUTO



via Schiavonesca - via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)

Tel: +39 0422 779222 P.M. - Mob: 335 8262808 (Olivotto) - Fax: 0422 885022 - info@nervesauto.com



Fiat 124 spider, 1983, interni beige, cc 2000 iniezione, capote in ottime condizioni, interni in ordine, esteticamente bella, meccanica in ordine, pronta all'uso.



Morgan +4, 1986, interni in pelle rossa, 2000cc, 4 posti, raggi cromati, portapacchi, capote, finestri laterali, tonneau cover, maniglia, paraurti in alluminio, Motolita, Targata.



MG B, 1972, interni neri in ordine, cc 1800, completamente risanata, cerchi a raggi e cambio guida su richiesta, completa di capote e tonneau.



Mercedes 250 SE, 1966, interni biscotto, cc 2500, cambio automatico; è in buone condizioni generali, da curare un po' di estetica, meccanica in ordine, targhe nere originali.



MG A, 1959, guida a sinistra, cc 1500, restaurata, completa di capote, tonneau, finestri laterali, portapacchi, raggi cromati, gomme nuove, Motolita, targata.



Panhard 24ct, 1964, interni neri, cc 850, cambio manuale; ultima vettura prodotta dalla Panhard, molto rara, funzionante, cure estetiche necessarie, targata.



Triumph TR3A, 1959, interni neri, guida a sinistra, completa di capote, short/long tonneau e finestri laterali bianchi, raggi cromati, aeroscreens, windscreens, targata ed ASI.



Studebaker Silver Hawk, 1958, interni marroni in doppio tono, motore V8 4.700cc, in buone condizioni generali, meccanica in ordine, targata italiana, pronta all'uso.



Fiat Topolino C, 1953, interni beige, molto carina, in buone condizioni, restaurata anni fa, targhe nere originali, meccanica in ordine, pronta all'uso.



Citroën Traction Avant 11B, 1952, interni grigi, selleria, moquette e carrozzeria in ordine, funzionante, pronta all'uso, adatta per matrimoni e non, targata italiana.



Citroën Rosalie 10B, 1934, cc 1750, versione speciale ministeriale a passo lungo, 7 posti, con tetto apribile e divisorio in vetro, funzionante, targata ed ASI.



Morris Major, 1933, quattro porte saloon, tetto apribile, interni rossi nuovi, cc 1800, restaurata recentemente, targata italiana ed ASI.

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

Pizzarelli Fausto
RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
CORVETTE - CABRIOTES PEDANE ecc.
SILANMI SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portabile (0337) 569941

DKS AUTOMOTIVE

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivat
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

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

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi

SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI

Via Bottaiola di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel/Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicbyolmi.it
e-mail: classicbyolmi@alice.it

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



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

AUTORICAMBI SASSI
Web: http://www.autoricambisassi.com
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:
LAMIERATI, PARALURTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

AUTOFFICINA FERRARI di Ferrari Paolo Andrea
B.P. 100 - Via Molta Visconti, 44bis
27022 CASORATE PRIMO (PV)

Tel. e Fax 02/90000016 - Cell. 338/6847887

OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN
RAFFREDDATI AD ARIA

Riparazioni - Restauri - Consulenze - Vasto magazzino -
Ricambi nuovi ed usati - SCORTI A SOCI CLUB
www.centromaggiolino.it

Elettrauto Franco s.r.l.

CONSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

2CV PALACE 2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20090 MACHERO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

marchioni auto storiche




Alfa Romeo Giulia Super 1.6 Bollo Oro, 1965, famiglia nobile italiana



MB 190 SL Mit Fartverdek, 1956, Asi, Csaì



Lancia Aurelia B20, 1951, progetto di restauro



Alfa Romeo Giulia Sprint 1600, 1963, Asi Oro



Porsche 356 B, 60 cv, 1962

Our Passion: Your Passion!



MONDORF - LES - BAINS
1^{er} CONCOURS D'ELEGANCE
à Montigny-lez-Lille - France
31 Août / 01 Septembre
2013
MAKAWISH

Cerchi Bimetallo Borroni, 165x400, Lancia Aurelia

We are on www.oldtimer.lu

Marchioni automobili

Restauro e Vendita auto d'epoca
Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa.
40042 Lizzano in Belvedere (Bo)

Tel +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035
www.marchioniautomobili.it
e-mail: info@marchioniautomobili.it

PER ALFA ROMEO, Alfetta, 4 cerchi millerighe belli e per 75 4 cerchi in lega, visibile a Milano, € 300

3382578165

PER ALFA ROMEO, 1969/1970, Giulia 1300 TI, 2 portiere complete, cofano posteriore, differenziale 8.41 completo, vari carburatori, prezzo affare, € 300

3382578165

PER ALFA ROMEO, Giulia o Giulietta SS, coppia di battitacco originali nuovi. Prezzo da definire, visibile a Treviso,

3356129140

PER ALFA ROMEO, Giulia, vari ricambi di meccanica e componentistica, anche in blocco. pgalagassi911@gmail.com

3494726359

PER ALFA ROMEO, 1972, giallo, Gt 1600 Junior, auto conservata senza difetti, bella; più Spider 2000 Veloce, I serie, Asi, € 15.000;

3356676584

PER CISITALIA 202, magnete, visibile a Milano,



0523836697 - 3392336446

PER CITROËN, DS, dispongo di ricambi nuovi e usati. Pietro, visibile a Milano,

3474417703

PER CITROËN, DS, ricambi nuovi e usati, interni e moquette

3355945776

PER FIAT, 1100 103, manuale d'officina completo, 200 pagine, € 25

3383391744

PER FIAT, 124, ponte posteriore completo con dischi, no perditempo, non trattabile, € 350

3478494952

PER FIAT, 1400 B, Topolino, 1100 103, da collezione, targhe, documenti ed altro, visibile a Massa

3384566475

PER FIAT, 1936, 500 A, motore completo, cambio, differenziale, radiatore, 2 cerchi bordo tondo, fasce originali Fiat, visibile a Roma

3388432627

PER FIAT, 1970, 500, motore completo di cambio;

3357113878

PER FIAT, 500, ricambi di meccanica e carrozzeria, anche in blocco, si accettano permutate;

3291332341

PER FIAT, 850 e derivate, kit freni, a disco, posteriori, radiatore doppio, potenza frenante;

3281989429

PER FIAT, Topolino, porte complete di vetri, no perditempo, € 400

3478494952

PER LANCIA, 1957, cromo, Appia 2a serie, calandra integra, originale, al miglior offerente, visibile a Portomaggiore, € 490

3209761274

PER LANCIA, Aprilia, separatore avantreno, retrotreno, cambio e serbatoio;

3479742767-3492809834

PER LANCIA, Delta LX, 4 cerchi lega 14", ottimi, originali Lancia, € 100

3383391744

PER LANCIA, 1966, Flaminia, paraurti anteriore, originale, € 300,; visibile a Padova,

3476443515

PER LANCIA, Flavia, Fulvia, Delta, ricambi, cediamo in blocco causa cessata attività restauro Lancia, visibile a Bergamo,

3392531026

PER LANCIA, 1974, Fulvia HF 1.3, cambio perfetto, Umberto, visibile a Bolzano,

3356545964

PER MG, serie di 5 ruote a raggi, 16x5,50, complete di gomme al 90%, € 1200

3297458690

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 terminate 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, oggetti vari del Porsche Parade Europe, nuovi

3887423299

PER RENAULT, R5 Alpine Turbo, ricambi motore, turbo ed aspirato

0965381254

PNEUMATICI MICHELIN, 5 gomme nuove, 185/55 R 15 81 MXV3A, scorta con cerchio, smontate da Clío nuova. Prezzo buono, visibile a San Candido,

3356545964

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, Quattroruote 1956/2002, Motociclismo 1946/2012, Legend Bike, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca 1985/2005, La Manovella 1970/2010 e altre

3332493694

RIVISTE QUATTORRUOTE, 1984-2001, annate complete

3381437555

RUOTECLASSICHE, collezione comp.

057180065

DUFOUR, 2004, permutasi barca con auto storica, Mercedes 190 SL, Lancia Aurelia B24; € 100.000, visibile a Brescia,

0302792090

ALFA ROMEO

A 12, 1962, giallo, autotelaio, privo di documenti, per ricambi, visibile in Emilia Romagna,



3464123345

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

1750 BERLINA, 1968 al 1972, indifferente, ottima di meccanica e carrozzeria;

3470391682

GIULIA BERLINA, 1969/1975, anche se demolita

3687589127

SPIDER IV SERIE 2000, 1998-2002, nero, targhe originali;

3396419684

FIAT

ARGENTA, a benzina, ogni condizione, Paolo

3341323383

LANCIA

DELTA HF 1600 I.E. TURBO, 1991/1992, bianco, rosso, grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento in contanti

3398400771

MG

MG A, 1955-1959, rosso, 1500 Spider con targhe nere e documenti italiani, acquisto in contanti

3392055773

ROLLS ROYCE

QUALSIASI MODELLO CABRIOLET, da 1930 a 1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello cabriolet, in ottimo stato

055841047-3405087253

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET, con documenti italiani, anni '60, colore indifferente, prezzo coerente. Andrea

3388641668

COMPRO VARIE

PER ALFA ROMEO, 1966/1968, Giulia GT 1.3 Junior, depliant/prospetto piccolo pieghevole da 8 pagine, originale in italiano (quello con copertina GT rosso visto di lato sx)

3404839620

PER FIAT, 1955, 1100 TV Trasformabile, fregio cofano motore, stilizzato (rondine), telefonare orario pasti;

0964381867

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



Le migliori automobili, Suv e fuoristrada a condizioni irripetibili



Moto storiche, per rivivere oggi le passioni di un tempo



Automobili da competizione: da conoscere, provare, acquistare e noleggiare



Kart di oggi e di ieri: passione, meccanica e divertimento



Camper & Caravan, per vivere il tempo libero in piena autonomia



Modellismo dinamico: dedicato alle automobili, agli elicotteri ed agli aerei

L'occasione giusta per acquistare auto e moto alle migliori condizioni possibili proposte dai concessionari.

Servizio professionale valutazione permuta usato.

BiellaStyle & Motori EXPO

Domenica 22 settembre

**Aeroporto di Cerrione
(Biella)**

**LA PRIMA MOSTRA-SCAMBIO
STATICA E DINAMICA
CHE OFFRE:**

336 moduli espositivi tematici (mt 3 x 5) dedicati al motorismo e all'indotto.

Pista per test drive e circuito Biella Style Motor Show dedicato alle vetture stradali e competizione.

Le più convenienti occasioni dei Concessionari e Rivenditori di Auto e Moto e Veicoli commerciali di nord ovest, nel nuovo e nell'usato.

Auto, moto e ricambi d'epoca, proposti da specialisti e privati, tra conservazione, restauro e riproduzione. Con i migliori Club tematici.

Spazio Competizione: Auto, moto, kart, abbigliamento e ricambi. Per vendere, noleggiare, conoscere ed informare.

Style e tempo libero: Camper, modellismo statico e dinamico, aeronautica e quad.

Con le migliori eccellenze biellesi da conoscere ed acquistare tra Tessile, Enogastronomia, e Servizi.



Possibilità di test drive per tutti i veicoli esposti

La passione per i motori ha trovato casa.

A Biella.

**Per informazioni e prenotazione spazi espositivi:
339 2214145
direzione@biellastyle.com - www.biellastyle.com**

Desk di raccolta inserzioni, gratuite per la manifestazione, in pubblicazione su Biella Style & Motori di Ottobre.



Le "2 ruote" più ricercate, proposte dai Concessionari e dai rivenditori



Automobili storiche di elevato interesse collezionistico



Moto da competizione (velocità, cross e enduro)



I Quad, dedicati agli "irriducibili" dell'off road



Modellismo statico da collezione: automodelli, treni, aerei ed imbarcazioni

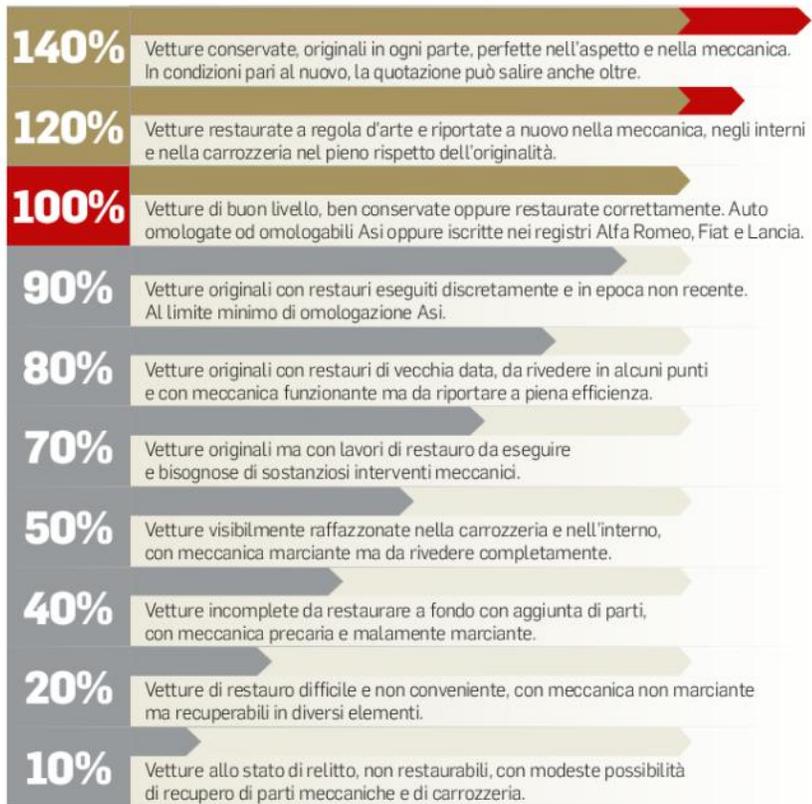


Aeronautica, con le migliori Scuole di pilotaggio ed i Broker di viaggio

Test drive in totale sicurezza, su pista appositamente predisposta, sul veicolo che si intende acquistare.

Disponibilità della pista per il Biella Style Motor Show.

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 2003, 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 & compro", 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				1000 BERLINA CORSA				ACMA FRANCIA				6C 2500 SS CABRIOLET			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	982	1965-67	27.000	27.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	1900	1884	1950-54	18.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	982	1966-67	35.000	35.000					1900 TI	1884	1952-54	20.000
595	594	1963-71	15.000	2160	1959-60	22.000	22.000	ALFA ROMEO ITALIA				1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2160	1959-60	24.000	24.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	170.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
695	690	1964-71	20.000	2323	1961-63	22.000	22.000	RL TURISMO	2994	1926-27	120.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400	1963-65	24.000	24.000	6C1900 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPINTE I SERIE	1884	1951-53	60.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300	1962-64	65.000	65.000	6C1900 SPORT/SS	1487	1928-29	250.000	1900 SPINTE II SERIE	1884	1953-54	55.000
750 BERLINA	747	1955-61	13.000	2000	1963-64	100.000	100.000	6C1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250.000	1900 SS	1975	1954-55	65.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30.000	AC GRAN BRETAGNA				6C1750 SPORT	1752	1929-33	190.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000	6C1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	30.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	28.000	6C1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	45.000	6C1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.000	GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	16.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000	6C1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	35.000	8C 2300	2336	1932-34	1.500.000	GULJETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	6C 2300 TURISMO/B LUINGO	2309	1934-39	120.000	GULJETTA TI I SERIE	1290	1957-59	13.000
MONDILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	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 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	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	982	1964-68	9.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000	GULJETTA SPINTE I SERIE	1290	1954-58	25.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 427	6997	1964-68	350.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GULJETTA SPINTE II SERIE	1290	1958-59	23.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	16.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	80.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GULJETTA SPINTE III SERIE	1290	1959-62	22.000
OT 1300/1124	1280	1966-69	14.000	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 SPINTE VELOCE I SERIE	1290	1958-58	35.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	60.000	GULJETTA S.V I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	80.000	GULJETTA SPINTE VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	16.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPINTE	1290	1963-65	20.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	ACM ITALIA				6C 2500 TURISMO 6P./LIMOUSINE	2443	1946-50	45.000	GULJETTA SPINTE SPECIALE	1290	1957-62	40.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	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
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000					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	6.500	156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-03	10.000	12	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	32.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	30.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-02	2.000	SPECIAL	4960	1932-38	40.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	40.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	166 2.5 V6 24V	2492	1998-02	1.500	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	38.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	166 3.0 V6 24V	2959	1998-02	2.000	12 / 14	1666	1936-37	18.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	36.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRX	1962	1981-82	7.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003	2.500	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003	3.000	16-SIX	1990	1938	20.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	3.500	20	2783	1938	25.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	27.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	147 GTA	3179	2002-03	11.000	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	ALLARD GRAN BRETAGNA							
GIULIA TZZ	1570	1964-65	300.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	45.000	18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	ALPINA-BMW GERMANIA							
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	ALFA 6 25 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	B3 3.0 COUPE	3300	2000-03	7.500	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6 25 TURBODIESEL	2492	1983-86	2.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ARNA L/SL/ TI	1186-1490	1984-86	1.500	B3 3.0 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.900	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.000	B3 3.0 COUPE	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA SUPER	1570	1965-72	8.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	D10 3.0 TO BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	ALPINE RENAULT FRANCIA							
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 1.7/1.7 E	1712	1986-89	1.500	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	A106 BERUNETTA	747	1961	15.000	ARO ROMANIA			
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 1.3 5/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	SERIE 240	2495-3119	1972-93	1.500
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SP SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B3 3.0 COUPE	3300	2000-03	7.500	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 L.8 TD	1719	1986-89	1.000	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	ASA ITALIA			
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 L.8 TO GIARDINETTA	1719	1986-87	1.000	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 L.8 TO SPORT WAGON	1719	1987-89	1.000	B10 3.0 TO BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-93	1.000	D10 3.0 TO BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-93	1.000	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ROCSIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1992	1.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.8 TO INTERCOOLER	1719	1990-93	750	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.8 TO INTERCOOLER S. W.	1719	1990-93	750	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	NUOVA 33 1.7 E	1712	1990-93	1.000	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.7 E SPORT WAGON	1712	1990-93	1.000	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	NUOVA 33 1.7 E 4X4	1712	1990-93	1.500	A108 CABRIOLET	845	1960-64	15.000	LE MANS	1495	1934-36	150.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.3 I.E. SPORT W. 4X4	1351	1992-93	1.500	A108 COUPE	998	1960	15.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 I.E. SPORT W. 4X4	1712	1990-93	1.500	A108 COUPE (51 CV)	956	1963-64	15.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000	1975	1968-62	8.000	NUOVA 33 1.7 I.E. PERMANENT 4	1712	1991-93	2.000	A110 COUPE (65 CV)	956	1963-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 I.E. PERM. 4 S.W.	1712	1991-93	2.500	A110 BERLINETTA (65 CV)	956	1963-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 I.E. 1.6V Q.V.	1712	1990-93	2.000	A110 BERLINETTA (86 CV)	956	1963-64	19.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.3 I.E. IMOLA	1351	1992-93	1.500	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	19.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1719	1985-91	3.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	16.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 COUPE	1108	1964-69	13.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	30.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 COUPE (51 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	ALFA 75 1.8 INDY	1719	1991-92	3.500	A110 BERLINETTA (65 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 BERLINETTA (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1992-92	8.500	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1990-91	8.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A110 COUPE	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	A110 COUPE (51 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 COUPE (65 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODATRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-93	1.500	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 3.0 V6	2959	1987-93	1.500	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-93	2.500	A110 COUPE (86 CV)	1289	1966-69	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
SPIDER 1.6	1570	1980-93	7.000	164											

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	TT	1781	1998-03	5.000	MINI CLUBMAN	998	1971-75	3.000	T	6750	1971-77	20.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	TT QUATTRO	1781	1998-03	6.000	MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	3.500	T2	6750	1977-80	22.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	TT ROADSTER	1781	1999-03	6.500	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
80 GTE (GLE I SERIE)	1588	1976-81	2.000	TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-03	7.500	METRO L0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
80/80 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-03	3.000	METRO L3/L3 S/L3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4363	2002-03	4.000	METRO L3 SPORT/6S/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-02	2.500	METRO MG	1275	1981-90	2.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4363	2002-03	3.500	METRO WANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	AUSTIN GRAN BRETAGNA				METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	20	3601	1992-91	13.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	20 (II SERIE)	3400	1992-98	12.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100/100 5100 LS	1760	1988-71	2.500	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-98	22.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	TURBO R/S/RT	6750	1985-88	30.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 D.D.SL.	1994	1988-91	1.000	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	12 (6 CILINDRI) III SERIE	1074	1932-36	8.000	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
100 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	10/4	1255	1932-36	8.500	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	CONTINENTAL CONVERTIBILE	6750	1994-95	65.000
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	12/4	1535	1932-36	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				CONTINENTAL SC	6750	1989-01	70.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	15.9	1711	1935-37	8.500	100 BNI	2660	1963-55	30.000	AZURE	6750	1995-02	65.000
100 D/TD/II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	14	1711	1937-39	8.500	100 BN2	2660	1965	30.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1965	30.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 S BN2	2660	1954-55	60.000	ARNAGE R	6761	2002-03	30.000
100 AVANT QTD/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 M BN2	2660	1956	50.000	ARNAGE T	6750	2002-03	35.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-93	1.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100/16 BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	CONTINENTAL GT	5998	2003	50.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-93	1.000	16	2249	1932-36	10.000	3000 BN7/B7	2912	1959-61	35.000	BERTONE ITALIA			
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-93	1.500	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	3000 MK II BN7/B7/B7	2912	1961-63	40.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1586-2693	1990-95	2.000
100 AVANT TD II S.	2461	1991-93	1.000	18	2510	1938-39	10.000	3000 MK III B.8	2912	1963-68	45.000	BIANCHI ITALIA			
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.000	18	4016	1938-40	15.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	15.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	SPRITE MK III	1098	1962-66	10.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	TEN	1125	1938-47	7.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A40 DORSET	1199	1947	5.000	AUTO UNION/DKW GERMANIA				BIZZARRINI ITALIA			
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	F 914	896-980	1954-62	4.500	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	5.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
QUATTRO	2144	1980-86	15.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	1000/1000 S	980	1959-63	4.000	BMW GERMANIA			
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-88	17.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1958-63	5.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-65	6.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000
COUPE 2.0 E	1984	1989-93	1.500	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	AUTOBIANCHI ITALIA				328 ROADSTER	1971	1937-39	300.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	9.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-93	2.000	A85	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	501/6	2077	1955-58	17.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-90	2.500	A89	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA PANORAMA DECAPOTT.	499	1960-69	4.500	501/8	2580	1955-62	18.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A105	2639	1958-59	5.000	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	502 2.6 LITRI	2580	1954-61	18.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-93	1.000	A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	GIARDINIERA	499	1966-77	2.500	502 3.2 LITRI	3168	1955-61	19.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-93	1.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	STELLINA	767-792	1963-68	6.000	503 COUPE	3168	1956-59	50.000
80 2.8 E V6/ QUATTRO V SERIE	2771	1991-94	1.500	CHAMP	2838	1952-57	9.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	2.500	A30	803	1951-56	4.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	507 ROADSTER	3168	1956-60	300.000
S2 AVANT	2226	1992-94	3.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	PRIMULA COUPE L2	1221	1965-68	3.500	260	2580	1961-62	14.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	9.000	A35	948	1956-62	4.500	PRIMULA COUPE S L4	1438	1968-70	3.500	280 L	2580	1961-62	15.000
CABRIO 1.8/2.0/2.3/2.6 V8/2.8 V8	1781-2771	1991-00	4.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	A111	1438	1969-72	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
COUPE 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1992-95	2.000	A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	A112	903	1969-71	3.000	3200 CS	3168	1962-65	17.000
100 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.000	A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	A112 JUNIOR	903	1971-82	2.000	250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10.000
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	1.500	A60 CAMBRIDGE/ESTATE P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	A112 ELEGANT	965	1971-82	2.000	600	582	1957-59	7.000
100 2.2 TURBO 20V Q S4/AVANT S4	2226	1991-94	1.500	A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	A112 ELITE	965	1979-85	1.500	700 BERLINA	697	1960-61	4.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	2.500	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	A112 LX	965	1983-85	1.500	700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	A112 LX	965	1983-85	1.500	700 COUPE	697	1959-64	5.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500	700 COUPE	697	1964-65	4.000
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	A40	948-1088	1958-68	3.500	A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.000	700 LS COUPE	697	1960-64	7.000
A4 CABRIOLET 1.8 T2.4/3.0	1781-2976	2002-03	4.000	A125 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	8.000	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	1500	1499	1961-64	3.000
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	1.500	1600	1606	1964-66	3.000
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-03	3.500	G P S Y	2199	1958-67	7.000								

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
3.3 LJI	3210-3299	1973-77	5.000	728/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	BLENHHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1988-03	28.000	CITROËN FRANCIA			
3.0 CS	2966	1971-76	7.000	735I E23	3430	1979-82	2.500	BEAUFIGHTER	5898	1982-94	28.000	CC2/CS 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000
3.0 CSI	2966	1971-76	8.000	735I E23	3430	1982-86	2.500	BUGATTI FRANCIA				B14 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
3.0 CSL	2966-3003	1971-73	17.000	745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	35.000	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	TYPE 22	1453	1919-26	170.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	730/735 (E32)	2886-3430	1986-92	3.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	C6 BERLINA	24.423-2650	1928-32	16.000
315/318/318I (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	735I L (E32)	3430	1988-92	3.500	TYPE 23	1453	1919-26	170.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	730/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	750I/L (HL E32)	4988	1986-94	5.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	7 B TRACTION AVANT	1509	1934	15.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	TYPE 35	1991	1924-31	500.000	7 S TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	728I (E38)	2793	1989-01	2.500	TYPE 35A	1991	1924-31	500.000	7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	730/735I (740I V8 32V (E38))	3498-4388	1996-01	3.500	TYPE 35T	2261	1926-30	700.000	7 OE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
316/318I (E30I (E30))	1767-1991	1982-87	1.000	750I/L (E38)	5379	1994-01	4.000	TYPE 35TQB	2261	1927-31	700.000	11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	M5 (E39)	4941	1988-02	5.000	TYPE 37	1496	1925-30	400.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	MI	3430	1979-81	90.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	ZI	2494	1988-92	25.000	TYPE 38A	1991	1927	250.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	840 C (V8 32V (E 31))	3982-4388	1993-00	9.000	TYPE 40	1496	1926-30	200.000	11 D TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	850I/850 C V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 E TRACTION AVANT	1911	1934-39	45.000
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	18.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	5.000.000	15 SX	2867	1938-45	20.000
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	Z3 1.8I/1.9I/2.0I/2.2	1796-2171	1995-02	8.000	TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	15 SX	2867	1946-56	18.000
316I (318I/318S/320I (E30))	1596-1991	1987-91	1.000	Z3 2.5I/2.8I/3.0I 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	300.000	11 BL LÈGÈRE	1911	1948-57	11.000
325I 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 2.8I/3.0I COUPE	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 48	3257	1930-34	120.000	2 CV	3754-25	1948-60	10.000
325I 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.000	TYPE 49	3257	1930-34	120.000	2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	20.000
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z4 2.2	2171	2003	11.000	TYPE 50	4972	1930-34	400.000	2 CV	425-602	1961-70	6.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z4 2.5	2494	2003	12.000	TYPE 55 SUPER SPORT	2986	1932-35	1.500.000	AM 6	602	1961-69	4.000
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z4 3.0	2979	2003	13.000	TYPE 57 GALIBRIER	3257	1933-39	250.000	AM 6 BREAK	602	1964-69	3.500
325IX 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	X5 3.0	2979	1999-03	4.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000	AM 8	602	1969-78	3.000
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	X5 4.4	4388	1999-03	5.000	TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000	AM 8 BREAK	602	1969-79	3.000
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	323I/325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2793	1998-03	3.000	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	MEHARI	602	1969-87	6.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	323I/325I/328I 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57C	3257	1937-39	400.000	MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	10.000	318I/318I COUPE (E 46)	1895	1999-02	3.500	TYPE 57S	3257	1936-38	450.000	DS 19	1911	1965-62	18.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	320I 24V COUPE (E46)	1991	1999-03	4.000	TYPE 57S	3257	1937-39	500.000	DS 19	1911	1963-67	15.000
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	20.000	323I/325I/328I/330I 24V C.PÉ (E46)	2494-2793	1999-03	5.000	TYPE 57S	3257	1937-39	500.000	DS 19	1911	1967-68	13.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-03	5.000	TYPE 64	4432	1940	1.000.000	DS 20	1911-1985	1968-74	12.000
316I (318I (E36))	1596-1796	1990-93	1.000	325I/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-03	6.000	TYPE 68	369	1942	100.000	DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000
320I 24V (E36)	1991	1990-93	1.500	M3 COUPE (E 46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 73A	1488	1947	150.000	DS 21	2175	1965-72	13.000
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500	M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-03	13.000	TYPE 101I/101C	3257	1951-52	200.000	DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	Z8 ROADSTER	4941	2000-03	75.000	EB 110/110S	3500	1992-96	180.000	DS 21 I.E.	2175	1969-72	14.000
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	8.000	730I/735I (E 65)	2879-3600	2001-03	3.500	CATERHAM GRAN BRETAGNA				DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	16.000
323I/328I 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500	745I (E 65)	4388	2001-03	4.500	211.6I/8/20 16V	1588-1998	1995-01	18.000	D SUPER 5	2175	1972-75	12.000
316I (318I 16V COUPE (E36))	1596-1796	1992-99	4.000	760I/L (E 65)	5872	2002-03	5.500	SEVEN SEVEN	1588-1998	1986-03	20.000	DS 23	2341	1972-75	15.000
320I 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	4.000	730I D/740I D (E 65)	2983-3901	2001-03	4.000	CEIRANO ITALIA				DS 23 PALLAS	2341	1972-75	17.000
323I/325I/328I 24V COUPE (E36)	2494-2793	1992-99	4.500	530 I (E 60)	2979	2003	5.000	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000	DS 23 I.E.	2341	1972-75	16.000
M3 COUPE (E36)	2990	1992-95	9.000	BORGWARD GERMANIA				150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000	DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	18.000
M3 3.2 COUPE (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	CHEVROLET STATI UNITI				DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	15.000
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000	ID 19	1911-1985	1957-67	12.000
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500	BLAZER/GMC JIMMY II (S)	4093-5733	1974-86	4.000	ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000
323I/325I/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000	HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	4.500	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S)	6217	1982-86	3.000	ID 20	1985	1968-69	10.000
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000	HANSA 1800	1738	1952-54	5.000	BLAZER/GMC JIMMY V (DIESEL II S)	5012-5733	1987-91	4.000	ID 20 BREAK (FAMILIALE)	1911-2175	1967-69	11.000
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1738	1952-54	4.500	BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000	ID 20 BREAK (FAMILIALE)	1911-1985	1968-74	11.000
323 TI COMPACT (E36)	2494	1988-00	2.000	HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1738	1952-54	6.000	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000	ID SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-03	2.500	HANSA 1800 KOMBİ	1738	1952-54	4.500	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1982-94	5.000	ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000
518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500	HANSA 1800 SPORT CABRIOLET 2/2	1738	1952-54	7.500	BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000	ID CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY V	2471-4300	1982-93	4.000	SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	15.000
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY II (SERIE)	2198-4300	1994-03	5.000	2 CV	435	1970-78	4.500
528I (E12)	2788	1977-81	3.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500	TAHOE/GMC YUKON	5733	1985-99	6.000	2 CV CLUB	602	1970-90	5.000
M 535I (E12)	3453	1980-81	4.000	2.3 LITER P 100	2240	1960-61	4.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1985-99	5.000	2 CV SPECIAL	602	1976-90	4.500
518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466						

Modello	cm³	Anni	Euro
BK19 4X4	1905	1988-92	1.000
BK19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000
BK19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
BK19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
CK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000
CK 2400 GTI	2347	1977-82	3.500
CK 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500
CK 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000
CK 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500
CK 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500
CK D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000
CK 25 GTI	2500	1983-85	3.000
CK 20/22	1995-2165	1986-89	2.500
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.500
CK 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000
CK 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500
CK 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000
CK 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500
CK 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500
CK 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CK LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.000
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500
XM 2.0 I D INJECTION	1998	1989-93	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000
XM 2.0 I BREAK	1998	1991-93	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000
ZK 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.8/1.8/2.0	1580-1998	1993	1.000
XANTIA 1.8 D/1.9 TD	1905	1993	1.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000
XSARA COUPE 2.0 16V VTS	1998	1998-02	1.000
CS 3 LURIEL	1360-1587	2002-03	3.000
CS 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.000
CS 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500
CS 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500

CIZETA ITALIA

VIBT	5995	1993	200.000
------	------	------	---------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1998	1990-93	500
--------	------	---------	-----

DAF OLANDA

800/750 DAFDODI	500-746	1998-98	3.500
33	746	1998-70	2.500
44	844	1996-70	1.500
55	1108	1997-70	1.500
55 COUPE	1108	1998-70	2.000

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	3.500
TAFT F20	1587	1976-84	3.000
ROCKY/D/TD	1998-2785	1984-00	2.000
FEROZA	1590	1988-99	2.000
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	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	10.000
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

Modello	cm³	Anni	Euro
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	16.000
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000
3.6-4.0 (K.J40)	3590-3980	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (K.J40)	5983	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	5983	1994-97	7.500

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000
240 Z	2393	1969-75	13.000

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	10.000
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.000
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	13.000
850 LE MANS	851	1961-62	9.000

DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	26.000
-------	------	---------	--------

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35.000
MANGUSTA	4728	1966-70	45.000
PANTERA/PANTER L	5763	1970-80	35.000
PANTERA L	5763	1981-88	37.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	43.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	38.000
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000
DEAUVILLE	5763	1971-80	10.000
DEAUVILLE	5763	1981-88	12.000
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	13.000
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	18.000
GUARA	3982-4601	1996-04	27.000
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	23.000

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1928-24	45.000
DO	3003	1928-24	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
D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000
D6-11/D6-11S	2100	1932-34	40.000
D6-65	2678	1934-35	50.000
D6-60/D6-80	2449-3276	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	2660	1933-39	65.000
D8-85/D8-105	3570	1934-35	85.000
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	100.000
D4	1480	1933-34	30.000
D4-12	2151	1935-38	35.000
D4-50	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

Modello	cm³	Anni	Euro
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	70.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	150.000
TYPE 135 M/M/S/M/COMPETITION	3557	1938-62	80.000
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S-L	3227	1933-35	35.000
TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/165	4496	1937-38	350.000
TYPE 168	3557	1938-39	40.000
TYPE 175	4455	1947-50	100.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	60.000
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	70.000
TYPE 235	3557	1951-54	100.000
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000

DELTA FILIPPINE

MINI CRUSER	1587-1951	1974-85	1.500
-------------	-----------	---------	-------

DIATTO ITALIA

20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
20A BERLINA	1996	1924-27	35.000

DINO ITALIA

206 GT	1996	1967-69	100.000
246 GT	2418	1969-73	90.000
246 GTS	2418	1972-74	110.000
208 GT4	1991	1975-80	12.000
308 GT4	2926	1973-77	18.000

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 OIL)	684	1950-54	4.000
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500
SONDERKLASSE F 91 (3 CL.)	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 CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	4.500
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-59	5.500
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	8.000
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
518 C/518 L «ADITA» 2000	2944	1933-38	23.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	9.500	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1935-2445	1978-83	1.000	V8-82 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000
527/527 S «ADITA» 2500	2516	1934-37	26.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	8.000	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	1.000	V8-86 (MATFORD)	2621	1936-37	15.000
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	NUOVA 500 SPORT	499	1959-60	12.000	131 PANORAMA D	1935-2445	1978-84	1.000	V8-72 (MATFORD)	2225	1937	9.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	11.000	131 RALLY ABARTH	1995	1978-78	30.000	V8-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	17.000	500 D	499	1960-65	6.000	131 RACING	1995	1978-81	2.500	V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	20.000	500 F	499	1965-72	4.000	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000	V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	22.000	500 LUSO	499	1968-72	3.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000	V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	50.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	4.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500	V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000
508 M	995	1933-37	13.000	500 R	594	1972-75	3.000	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1935-2445	1978-81	1.000	F 472 A	2225	1946-48	6.000
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	15.000	1800/1800 B	1795	1959-68	4.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500	VEDETTE LIMOUSINE	2158	1949-52	5.000
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	5.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000	VEDETTE COUPE	2158	1949-52	5.500
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	2100	2054	1959-61	4.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	3.500	VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	5.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000	VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000
508 «BALLILA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	50.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	5.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000	VEDETELIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500
508 S «BALLILA» (4M) BERL. M.M.	995	1935-37	45.000	2300	2279	1961-63	5.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000	VENDOME (F39E)	3923	1953-54	5.500
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	6.000	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500	ABELLE	2158	1952-54	4.500
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	14.000	2300 LUSO	2279	1963-68	6.500	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000	COMETE	2158-2351	1951-53	6.500
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	15.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	5.500	PANDA 30	652	1980-85	2.000	MONTE-CARLO	3923	1953-54	8.000
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	12.000	2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	7.000	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000				
500 A (BALESTRALLUNGA)	569	1946-48	12.000	2300 COUPE	2279	1961-65	13.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-93	1.000				
500 B	569	1948-49	11.000	2300 COUPE S	2279	1961-69	15.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500				
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	1300	1295	1961-66	3.500	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500	FORD GERMANIA			
500 C	569	1949-55	8.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-93	1.000	KÖLN	921	1933-36	7.000
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000	RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1999	1983-89	1.000	RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
508 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	11.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1999	1983-89	1.000	EPEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	13.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	UNO SELECTA	1136	1988-89	1.000	EPEL ROADSTER	1172	1936-39	8.000
508 C M.M.	1089	1938-39	50.000	1500 COUPE	1481	1964-65	10.000	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000	V8	2225-3620	1935-41	20.000
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000	V8 CABRIOLET	3620	1937-39	30.000
1100 (A)/A1L	1089	1939-48	11.000	1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000	TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
1100 B/BI	1089	1948-49	10.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-88	2.500	TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500
1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1600 S COUPE	1568	1963-66	15.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
1100 S	1089	1947-50	50.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500
1100 S	1089	1950-51	45.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000	TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO 1.7 L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-93	1.000	TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500
1500 D	1493	1948-49	17.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-93	2.000	TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
1500 E	1493	1949-50	17.000	850 COUPE	843	1965-68	5.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.000	TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	5.500
1400	1395	1950-54	10.000	850 SPORT COUPE	903	1968-71	4.000	RITMO/RITMO SUPER (II SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000	TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000	TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
1400 A/B DIESEL	1401	1953-58	7.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	6.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500	TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000
1400 A	1395	1954-56	8.000	124	1197	1966-70	2.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500	TAUNUS 17M P3 TURNER	1498-1758	1960-64	4.000
1400 B	1395	1956-58	9.000	124 (N/II SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1365	1985-88	2.000	TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500
1900	1901	1952-54	10.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO 105 TC (I SERIE)	1365	1981-82	2.500	TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000	TAUNUS 12M P4 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 SPECIAL (II SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO (I SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000	TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
1900 A	1901	1954-56	8.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000	TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPORT COUPE	1438	1966-69	4.500	RITMO 105 TC (II SERIE)	1365	1983-85	2.000	TAUNUS 17M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPORT COUPE	1608	1969-72	4.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500	TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000	TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500
AR 51	1901	1961-55	9.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000	TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
AR 55	1901	1965-59	8.000	124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	3.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000	TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
AR 59	1901	1969-73	7.000	124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1365	1983-90	1.000	17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000
CAMPAGNOLA	1901	1961-55	9.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000	17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1963-55	8.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1365	1984-90	1.000	20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998	1967-68	3.000
CAMPAGNOLA A	1901	1965-67	8.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	9.000	REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000	20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1965-60	7.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	12.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500	OSI 20M/TS COUPE	1998-2293	1967-68	6.000
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	125	1608	1967-69	3.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750	17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	3.000
CAMPAGNOLA C DIESEL	1885	1968-73	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	DUNA DS	1698	1987-90	500	17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	3.000
8V	1996	1952-54	130.000	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750	17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500
8V ZAGATO	1996	1952-54	170.000	DINO COUPE	1987	1967-69	17.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-93					

Modello	cm ³	Anni	Euro
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	15.000
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6.000
CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000
GRANADA S.W. I SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000
FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500
FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.500
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-93	1.000
FIESTA III SERIE D	1753	1989-93	1.000
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA DTD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA XRI	2792	1982-85	1.500
SIERRA XRI 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500
SIERRA RS COSWORTH	1986-87	1987	15.000
SIERRA RS 500 COSWORTH	1987	1987	15.000
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1983	1989-93	8.000
RS 200	1803	1985-86	50.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1986-2935	1981-93	1.000
SCORPIO TD SW	2498	1991-93	1.000
SCORPIO 2.8i 2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000
SCORPIO 2.9i 2.9i 4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9i V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500
MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V ST-200	2544	1994-99	1.000
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW ST-200	2544	1994-99	1.500
GALAXY 2.8 V8 (II SERIE)	2792	1985-03	2.500
PUMA	1389-1679	1997-01	1.500
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.500
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2867	2002-03	2.500
SPORT KA	1597	2003	2.000
STREET KA	1597	2003	3.000
FOCUS ST 170/ST 170 SW	1988	2002-03	3.000
FOCUS RS 215	1988	2003	5.000

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A-E93A	1172	1988-89	6.000
POPULAR 103 E	1172	1983-89	5.000
PREFECT 107 E	997	1989-91	4.000
ANGLIA E94A-E94A	993	1989-93	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1983-87	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1989-97	4.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1982-85	4.000
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1961-66	3.500
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1966-67	4.000
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1962-65	4.500
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1966-67	6.000
CONSUL 3L5	1340-1498	1961-63	3.500
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.000
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.500
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000
ZEPHYR 516	2262	1961-66	4.000
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1962-66	5.500
ZEPHYR ZODIAC	2262	1963-66	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1966-67	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-67	6.000
ZODIAC MK2	2553	1966-67	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-67	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.500
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.000
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000
ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	15.000
MUTT M 1S1/A1A2	2319	1989-88	10.000
BRONCO	2781-4946	1966-75	5.000
BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000
BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
MAVERICK 2.7 TD	2653	1982-96	3.000
EXPLORER	3658	1990-94	4.000
EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000
THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000

GAZ RUSSIA

69 M/AM	2430	1963-73	3.500
---------	------	---------	-------

GIANNINI ITALIA

790 TV	797	1962-64	10.000
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000
500 GT	586	1963-65	10.000
500 TV/TV S	498	1963-65	12.000
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000
500 TV R,500 GT R	594-694	1973-75	10.000
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000
590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	4.500
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000
850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	10.000
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000
X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000
132 2000	1936	1972-78	3.500
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	2.500
RTMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500
RTMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000
UNO TURBO	903	1984-85	3.000

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	15.000
G3	997	1961	15.000
G4	997	1960-69	15.000
G5	875-998	1967-74	10.000
G21	1599-2864	1970-79	12.000
G32	1597	1982-88	8.000
G32	1597	1988-91	10.000
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000
G34/G37	1986-4498	1990-97	15.000
G33	3947	1990-91	15.000
G40	1986	1995-00	18.000
G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-03	20.000

GLAS GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1959-69	5.500
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000
GOGGOMOBIL TS 400 COUPE	395	1957-67	5.500
ISAR T80 Q/T700	584-688	1959-65	4.000
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500
1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000
BW1600 GT	1573	1967-68	7.000
2800 V8/3000 V8	2580-2882	1966-68	9.000
BMW 3000 COUPE	2882	1967-68	8.000

GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000
--------	-----------	---------	-------

HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	80.000
-------------	------	---------	--------

HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	12.000
SPEED MODEL	1122	1920	10.000
SPORTING	1496	1921	10.000
14	1953	1926-28	12.000
14	1943	1938-40	9.000
MINX	1185	1932-34	8.000
MINX	1185	1935-39	7.000
MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500
MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
MINX CONVERTIBLE	1184-1390	1948-56	6.000
MINX SERIES V/II/III (TUTTI I M.)	1390-1592	1966-63	4.500
MINX SERIES V/II/III CONVERT.	1390-1592	1966-63	7.000
MINX SERIES V/VI (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
SUPER MINX SER. V/II/III/IV	1592-1725	1961-66	4.000
SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
HUSKY	1265	1954-57	3.500
HUSKY SERIES V/VI/II	1390	1988-85	3.500
IMP	875	1963-76	3.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
IMP RALLY	998	1965-68	5.500
NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
VORTIC	2618	1928-32	14.000
WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
Z070	2810	1934-35	13.000
16	2576	1935	12.000
HAWK	3181	1936-37	13.000
80	3181	1936	13.000

HISPANO SUIZA SPAGNA

T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
H68 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
T48	2498	1926-31	40.000
T49	3746	1924-36	55.000
T64	4581	1929-33	80.000
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
K6 (T70)	5181	1934-37	300.000
J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000

HONDA GIAPPONE

S 800	606	1965-66	10.000
S 800	791	1966-70	12.000
N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
CIVIC CRX	1590	1984-91	3.500
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-93	1.000
CRX	1493-1595	1992-99	4.000
CITY/JAZZ	1236-1296	1986-93	1.000
PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS	1958	1987-90	2.000
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
LEGEND 3.2/3.5 V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	3.000
NSX	2977-3179	1990-03	15.000
CR-V	1973-1997	1995-03	3.000
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	3.500
HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-03	1.000
S 2000	1996	1999-03	8.000

HOTCHKISS FRANCIA

886	3485	1936-50	12.000
864	2312	1938-50	8.000
13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000
20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPE 80	3498	1930-35	25.000
SNIPE	4086	1936-37	27.000
SNIPE	3180	1938-40	22.000
SNIPE	2731	1945-48	11.000
PULLMAN	3498	1930-35	26.000
PULLMAN	4086	1936-39	28.000
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	14.000</

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro				
ITALIA ITALIA																			
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000	XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000	10	1166	1936-39	8.000	ARTEANA BERLINA	1925	1931-34	35.000				
TIPO 96 BERLINA	1954	1923-28	33.000	XJS 4.0	3980	1991-96	14.000	JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000	AUGUSTA BERLINA	1926	1933-36	25.000				
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJS	5345	1975-81	13.000	JURTER 1/1A	1486	1950-54	13.000	APRILIA BERLINA	1351	1937-39	30.000				
JAGUAR GRAN BRETAGNA																			
SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000	XJS H.E.	5345	1981-87	14.000	KIA COREA DEL SUD								APRILIA 1500	1485	1945-49	28.000
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJS H.E.	5345	1988-93	14.000	PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-93	500	ARDEA II SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000				
SS90 ROADSTER	2663	1935	130.000	XJS 6.0 V12	5993	1993-96	18.000	SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993	500	ARDEA III SERIE	903	1948-49	12.000				
SS100 ROADSTER	2663-3495	1936-41	250.000	XJR-5	5993	1990-93	16.000	SPORTAGE (TUTTI I MODELLI)	1998	1993	1.000	ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000				
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJR-SC	5345	1983-87	14.000	LADA RUSSIA								AURELIA B10	1754	1950-52	17.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	NIVA	1568	1976-81	1.000	AURELIA B15	1991	1952-53	18.000				
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XJ 220	3498	1992-94	160.000	NIVA	1568-1905	1982-95	1.500	AURELIA B21	1991	1951-52	18.000				
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XK8 COUPE	3996-4196	1996-03	12.000	2107 BERLINA	1499	1992-93	500	AURELIA B22	1991	1952-53	20.000				
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XKR	3996-4196	1998-03	14.000	21043/2105 SW	1499	1992-93	500	AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	20.000				
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XKR 100	3996	2001	16.000	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-93	500	AURELIA B50/B51	1754	1950-51	35.000				
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-03	18.000	LAIFER BRASILE								AURELIA B55/B56	2266	1955-57	35.000
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000	MP SPIDER	1584	1974-90	8.000	AURELIA B20 GT	1991	1951-52	60.000				
31/2 LITRE BERLINA	3495	1938-40	40.000	S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-03	3.500	LAGONDA GRAN BRETAGNA								AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	55.000
31/2 LITRE BERLINA	3495	1945-49	40.000	S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-03	4.500	11.9/12/24	1420	1920-25	15.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	60.000				
31/2 LITRE CABRIOLET	3495	1938-40	60.000	S-TYPE 4.2 R	4196	2002-03	6.000	2 LITRE	1954	1926-33	17.000	AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	150.000				
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3495	1945-49	55.000	XJR-15	5993	1991	150.000	3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	25.000	AURELIA B24 CONVERTIBLE	2451	1956-58	100.000				
XK 120 O.T.S. CARR. ALLUMINIO	3442	1948-50	120.000	X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-03	2.500	16/85	2400-2692	1926-28	25.000	APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	8.000				
XK 120 O.T.S. CARR. ACCIAIO	3442	1980-54	70.000	X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-03	3.000	16/80	1991	1933	25.000	APPIA C10 II SERIE	1090	1956-59	8.000				
XK 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000	X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-03	3.000	M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	40.000	APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	12.000				
XK 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	65.000	XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000	L64	3619-4453	1935-36	50.000	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-58	12.000				
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000	XJ6 3.5 V6 (X 350)	3555	2002-03	9.000	L66	4453	1938-39	45.000	APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-58	45.000				
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	65.000	XJ6 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-03	10.000	41/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	100.000	APPIA III SERIE	1090	1959-63	6.000				
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000	XJ6 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-03	12.000	21/2 LITRE	2580	1946-53	22.000	APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000				
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	55.000	XJ6 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003	14.000	3 LITRE	2922	1953-58	25.000	APPIA III SERIE GTZ/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	45.000				
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	60.000	JEEP STATI UNITI				3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	40.000	FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	14.000				
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	45.000	MB/GPW	2199	1941-45	15.000	RAPIDE	3995	1961-64	40.000	FLAMINIA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	18.000				
XK 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000	GPA	2199	1942-43	12.000	LAMBORGHINI ITALIA								FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	25.000
XK 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000	M 38	2199	1950-52	10.000	350 GT	3464	1964-67	150.000	FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	35.000				
C TYPE	3442	1951-53	700.000	M 38 A1	2199	1952-68	10.000	400 GT	3929	1966-68	140.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	70.000				
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.000.000	STATION WAGON	2199-3703	1946-62	12.000	400 GT 2+2	3929	1966-68	120.000	FLAMINIA BERLINA 28	2775	1963-70	14.000				
XK SS	3781	1956-57	800.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000	P 400 MIURA	3929	1966-68	300.000	FLAMINIA COUPE PININFARINA 28	2775	1963-67	17.000				
MK V BERLINA	2663-3495	1948-50	35.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000	P 400 MIURA S	3929	1968-71	400.000	FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	28.000				
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3495	1948-50	35.000	CJ-5	2199	1955-65	7.000	P 400 MIURA SV	3929	1971-73	500.000	FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	20.000				
MK VI	3442	1950-54	85.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	ESPADA	3929	1968-78	40.000	FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	80.000				
MK VI M	3442	1955-56	20.000	CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000	ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	35.000	FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	85.000				
MK VII	3442	1956-58	23.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000	JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	33.000	FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	6.000				
MK IX	3781	1959-61	26.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000	P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	28.000	FLAVIA COUPE PININFARINA	1500	1962-64	9.000				
2.4 LITRE	2483	1955-59	15.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	10.000	URRACO P200	1994	1974-79	20.000	FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	12.000				
3.4 LITRE	3442	1957-59	18.000	CJ-6	2199	1955-65	5.000	URRACO P250	2462	1976-79	26.000	FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000				
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000	CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000	URRACO P300	2996	1974-79	30.000	FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000				
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000	CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000	SILHOUETTE	2996	1977-79	55.000	FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	6.500				
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000	CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000	JALPA P350 GTS	3485	1983-88	35.000	FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000				
3.4 S	3442	1964-68	15.000	CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000	COUNTACH LP400	3929	1973-78	120.000	FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	11.000				
3.8 S	3781	1964-68	17.000	CJ-7	1995-4981	1980-86	7.000	COUNTACH LP400S	3929	1978-82	105.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000				
MK X	3781-4235	1961-66	14.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	12.000	COUNTACH LP500S	4754	1982-84	95.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1963-67	13.000				
420	4235	1966-68	12.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	11.000	COUNTACH QUATROVALVE	5167	1985-89	100.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1963-67	22.000				
420 G	4235	1966-70	15.000	WRANGLER (VJ)	2464-4235	1986-96	7.000	COUNTACH 25' ANNIVERSARIO	5167	1989-90	95.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000				
240	2483	1967-69	15.000	WRANGLER 2.5 LAREDO (VJ)	2464	1987-96	8.000	LM 002	5167	1985-91	45.000	FLAVIA II SERIE 1800	1488	1967-70	5.000				
340	3442	1967-68	17.000	WRANGLER 4.0 LAREDO (VJ)	3988	1987-96	9.000	DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500				
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	60.000	WRANGLER RENEGADE (VJ)	3056	1990-94	10.000	DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	85.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500				
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	70.000	WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-03	10.000	DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500				
E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	50.000	JEEPSTER	2199-2638	1947-51	10.000	DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000				
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	60.000	JEEPSTER COMMANDO	2199-3867	1967-74	8.000	DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA COUPE 2000	1991	1969-71	9.000				
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	45.000	WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000	DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500				
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	35.000	WAGONEER	4235-5996	1974-83	7.000	GALLARDO	4961	2003	70.000	2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000				
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	55.000	GRAND WAGONEER	4235-5994	1984-91	6.000	MURCELAGO	6192	2002-03	100.000	2000 LE. BERLINA	1991	1972-75	5.000				
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	38.000	CHEROKEE	4235-5996	1974-83	5.000	LANCHESTER GRAN BRETAGNA								2000 COUPE	1991	1971-74	9.500
E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	28.000	CHEROKEE TD	2068-2500	19													

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro				
BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500	88 (SERIE 2A)	2286	1982-71	6.000	MARUTI SUZUKI INDIA											
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1982-71	5.000	800	796	1986-93	500	RX7 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000				
BETA COUPE 1.6/1.8 I SERIE	1392-1756	1973-75	3.500	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1982-71	6.000	MASERATI ITALIA								RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 II S.	1297-1995	1975-81	3.000	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1982-71	5.000	AG 1500	1488	1946-50	250.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1982-97	12.000				
BETA COUPE 1.6/1.8/2.0 D.O.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	88 HALF TON	2286	1982-71	8.000	AG 6 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1989-92	14.000				
BETA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 HALF TON	2286	1979-84	8.000	AG 6/54 2000 ALLEMANDO	1985	1954-57	300.000	RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000				
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1392-1756	1975	3.500	101 TON FWC	3528	1975-78	7.000	3500 GT COUPE TOURING CARB.	3485	1957-64	80.000	RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000				
BETA HPE 1.6/2.0 II III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	109 FWC	2286	1983-66	7.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	110.000	628 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000				
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 D.O.E.	1585-1995	1981-84	3.500	110 FWC	2286-2625	1987-72	7.000	AG 6/54 2000 FRIA SPIDER	1985	1954-57	200.000	628 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587-2184	1987-92	1.000				
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	4.500	3500 GT COUPE TOURING INEZIONE	3485	1961-65	75.000	323 TURBO 1.6V 4WD	1840	1990-94	2.000				
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 II S.	1585-1995	1974-82	7.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1961-65	105.000	MX-5 (MIATA)	1587-1839	1980-97	5.000				
BETA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	8.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	4.500	3500 GT COUPE TOURING INEZIONE	3485	1961-65	105.000	MX-5 (MIATA) II SERIE	1587-1991	1997-03	6.000				
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	10.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.000	3500 GT SPIDER VIGNALE INEZIONE	3485	1961-64	105.000	121	1324-1498	1990-93	1.000				
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	100 V8	3528	1979-85	6.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	200.000	MX-3	1588-1845	1991-93	1.500				
BETA TREVI 2.0/2.0 LE	1995	1980-84	1.000	90	2286-3528	1984-89	5.000	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50.000	RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-03	12.000				
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	90 D	2494	1985-90	6.000	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	90.000	XEDOS 6	1995	1993	1.000				
STRATOS HF	2418	1973-78	110.000	90 TD	2495	1986-89	7.000	SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	40.000	S TORPEDO	6789	1926-30	550.000				
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	110	2286-3528	1983-88	5.000	GHBIL 4.7	4719	1966-73	60.000	SS TORPEDO	7065	1928-34	700.000				
DELTA GT 1600/GT LE	1585	1982-83	2.000	110 D	2286-2494	1983-90	6.000	GHBIL 4.7 SPIDER	4719	1969-73	100.000	SSK TORPEDO	7065	1928-33	1.200.000				
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	3.500	110 TD	2494	1986-89	7.000	GHBIL SS SPIDER	4930	1970-73	110.000	SSKL TORPEDO	7065	1930-34	1.500.000				
DELTA HF TURBO LE	1585	1986-93	4.500	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000	MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	35.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1992-96	30.000				
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-03	7.000	INDY 4.2/4.7 A.9	4136-4930	1969-74	40.000	MANNHEIM BERLINA	3963	1929-34	35.000				
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000	QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	25.000	NURBURG BERLINA	4622-4198	1928-39	45.000				
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-03	7.000	QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	25.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	350.000				
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	22.000	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000	BOR4 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000				
DELTA S4	1759	1985-87	60.000	DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-03	4.000	MERAK	2965	1972-74	32.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000				
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	2.500	MERAK SS	2965	1975-80	32.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000				
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8 (II S.)	1994-3947	1989-98	2.500	MERAK SS	2965	1980-83	32.000	280 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000				
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000	MERAK SS	2965	1983-83	22.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000				
GAMMA 2500/2500 D.O.E. I SERIE	2484	1980-84	4.000	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000	MERAK GT 2000	1999	1976-83	40.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.200.000				
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	1999	1976-79	5.000	RANGE ROVER	3528	1981-88	5.000	KHAMSIN	4930	1973-83	22.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	1.500.000				
GAMMA 2500 COUPE II SERIE	2484	1976-79	5.000	RANGE ROVER TD	2933	1986-88	4.000	QUATTROPORTE E II	2965	1974-75	25.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000				
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	6.000	RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	6.000	KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	18.000	170 V	1697	1947-53	20.000				
GAMMA 2500 LE COUPE II SERIE	2484	1980-84	6.500	RANGE ROVER 4P	2495-2499	1989-94	4.000	QUATTROPORTE 4.200/4800	4136-4930	1976-84	15.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000				
037 RALLY	1995	1982-84	80.000	RANGE ROVER TD	2933	1986-88	4.000	QUATTROPORTE 4800	4930	1985-90	17.000	170 S/SV	1767	1949-55	18.000				
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000	RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	4.000	QUATTROPORTE E ROVALE	4930	1986-91	22.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000				
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500	RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-03	7.000	BTURBO	1996	1981-83	4.000	180	1767-1897	1953-62	7.000				
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.500	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-03	4.500	BTURBO I	1996	1984-87	3.000	180 D/190 D	1767-1897	1953-61	6.000				
THEMA LE	1995	1984-88	1.000	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000	BTURBO I	1996	1986-88	5.000	190	1897	1955-61	7.000				
THEMA 2.0 LE TURBO	1995	1984-88	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500	222/222 E	1996-2790	1989-92	6.000	190 C	1897	1961-65	6.000				
THEMA V6	2849	1984-88	1.500	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1987-03	2.500	234V	1996	1988-93	7.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500				
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.500	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1987-03	3.500	BTURBO S	1996	1984-87	7.000	200	1998	1965-68	5.000				
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500	LEXUS GIAPPONE															
THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	GS 300/GS 430	2897-4293	2000-03	3.000	BTURBO SI	1996	1987-88	8.000	220	2195	1951-55	13.000				
THEMA 2.0 LE TURBO SW	1995	1986-88	1.500	LS 430	4293	2000-03	3.000	BTURBO 420	1996	1985-86	3.500	220	2195	1959-65	9.000				
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000	LS 430	4293	2001-03	7.000	BTURBO 420i	1996	1986-87	4.000	219	2195	1956-59	10.000				
THEMA LE (LE 16V II SERIE)	1995	1988-92	1.000	SC 430	4293	2001-03	7.000	422/4.18V	1996	1988-92	5.000	220 S	2195	1956-59	14.000				
THEMA 2.0 LE 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000	4.24V	1996	1990-93	6.000	220 S	2195	1959-65	9.500				
THEMA V8 II SERIE	2849	1988-92	1.500	LYOYD GERMANIA															
THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500	BTURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	220 S COUPE	2195	1956-59	35.000				
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500	BTURBO 420 SI	1996	1987-88	4.500	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000				
THEMA LE 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	ARABELLA	897	1959-63	4.000	BTURBO 420 SI	1996	1987-88	5.000	220 SE	2195	1956-59	10.000				
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	LOTUS GRAN BRETAGNA															
THEMA TURBO DS SW I SERIE	2500	1988-92	1.000	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	25.000	BTURBO 425	2494	1984-87	4.000	220 SE COUPE	2195	1958-60	30.000				
THEMA 2.0 LE 16V II SERIE	1995	1982-83	1.000	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	20.000	BTURBO 430	2790	1988-90	6.000	220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	40.000				
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW III S.	1995	1982-84	1.500	SEVEN III SERIE	1588	1965-67	20.000	430/430 4V	2790	1991-94	7.000	300 A/B/C	2996	1951-57	35.000				
THEMA 3.0 V8 II SERIE SW	2859	1982-94	2.000	SEVEN	1599	1971-75	22.000	BTURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	300 D	2996	1957-62	30.000				
DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1981-1995	1989-93	1.000	ELITE	1216	1957-64	35.000	BTURBO SPIDER VS/SPIDER 2.0	1996	1987-94	12.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000				
DEBRA TURBO DS	1929	1989-93	1.000	ELAN COUPE	1558	1962-75	25.000	BTURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	300 S/SC COUPE	2996	1952-57	85.000				
DEBRA 2.0 LE TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ELAN SPIDER	1558	1962-75	25.000	28i	2790	1985-91	6.000	300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	100.000				
DEBRA 2.0 LE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	ELAN + 2130S COUPE	1558	1971-74	22.000	KARIF	2790	1988-92	12.000	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	300.000				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2289	1982-93	1.500	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000	S 400 CDI (W220)	3996	2000-03	3.000	1100	1098	1962-68	3.000
190 D/2.5 D/2.5 TURBO (W201)	1987-2497	1983-93	1.000	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500	S 55 K AMG (W220)	5439	2002-03	14.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	4.500	600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	5.000	S 65 K AMG (W220)	5980	2003	15.000	R/R	3947	1992-95	15.000
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	6.000	380 SEC (W126)	3639	1981-86	6.000	CLK-GTR	6888	1998-00	300.000	FF WC	1588-1796	1995-01	5.000
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	20.000	420 SEC (W126)	4196	1986-92	6.500	G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	T/T	1588-1796	2000-03	6.000
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	2.000	500 SEC (W126)	4973	1981-87	7.500	G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	ZR 105/160	1397-1796	2002-03	1.500
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	3.000	500 SEC (W126)	4973	1988-92	7.500	G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	ZS 120/180	1796-2497	2002-03	2.000
280/280 E (W114)	2746	1972-76	4.500	580 SEC (W126)	5547	1985-87	8.000	G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	580 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000	G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	ZT-X POWER 385	2497	2002-03	4.000
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000		4601	2002	8.000
280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	600 S COUPE/CL (W140)	5987	1992-98	5.000	G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-03	12.000				
280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	280 SL (R107)	2746	1974-75	15.000	G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000				
200/230/250 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	1.500	280 SL (R107)	2746	1975-80	16.000	G 55 AMG	5439	1998-03	15.000				
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-94	2.000	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000	CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000				
280/280 E (W123)	2746	1976-94	3.000	280 SLC (C107)	2746	1974-81	11.000	CL 800 (C215)	5786	1999-03	10.000				
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	1.000	300 SL (R107)	2962	1985-89	16.000	CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000				
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	350 SL (R107)	3499	1971-75	17.000	CL 85 AMG (C215)	5980	2003	12.000				
300 D/300 CD (W123)	2938-3005	1976-85	1.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	18.000	C 240 V6 (W203)	2587	2000-03	2.500				
280 C/230 CE (W123)	2289	1977-84	4.500	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000	C 320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000				
280 C LANG CE (W123)	2746	1977-84	5.000	380 CE (R107)	3639	1980-85	18.000	C 32 AMG (W203)	3199	2000-03	3.000				
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	380 SLC (C107)	3639	1980-81	11.000	C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-03	7.000				
240 TD (W123)	2404	1977-85	1.500	420 SL (R107)	4196	1985-89	18.000	C 240 T V6 (W203)	2587	2000-03	3.500				
300 TD/300 TD TURBODI (W123)	2998	1977-85	1.500	450 SL (R107)	4520	1973-75	19.000	C 320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000				
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	450 SL (R107)	4520	1975-80	19.000	C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-03	7.000				
230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.000	450 SLC (C107)	4520	1977-80	12.000	A 190/210	1897-2094	2000-03	2.000				
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973	1978-80	15.000	A 190 L/210 L	1897-2094	2001-03	2.500				
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000	SL 350 (R230)	3724	2003	16.000				
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	19.000	SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000				
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	500 SL (R107)	4973	1985-89	21.000	SL 800 (R230)	5513	2001-03	20.000				
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	580 SL (R107)	5547	1985-89	23.000	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000				
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	SL 280 V6 (R129)	2799	1986-01	14.000	CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000				
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000	CLK 240 (C209)	2587	2002-03	6.000				
240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000	CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000				
240 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000	CLK 500 (C209)	4966	2002-03	9.000				
240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000				
300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000	CLK 200 K CABRIOLET (C209)	1796	2003	6.000				
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	SL 500 V6 (R129)	4966	1998-01	16.000	CLK 240 CABRIOLET (C209)	2587	2003	7.000				
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000	CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003	8.000				
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1987-2599	1984-93	1.500	60 AMG (R129)	5986	1997-00	20.000	CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000				
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	2.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000	CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000				
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1987-2497	1985-93	1.000	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000	C 320 (W211)	3199	2002-03	4.000				
280/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-96	4.000	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000	E 500 (W211)	4966	2002-03	7.000				
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-03	8.000	E 55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000				
300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	350 GDG 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000	E 320 T (W211)	3199	2003	5.000				
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2936-2998	1987-93	1.500	350 GDG 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000	E 500 T (W211)	4966	2003	8.000				
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-96	2.000	500 GE V8	4973	1989-94	11.000	E 55 K AMG T (W211)	5439	2003	10.000				
300 E 24 (W124)	2960	1989-93	2.500	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000	C 230 K SPORTCOUPE	1796	2000-03	2.500				
400 E (W124)	4196	1981-93	4.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993	1.500	C 320 SPORTCOUPE	3199	2000-03	3.500				
500 E (W124)	4973	1990-96	5.000	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000	C 32 AMG SPORTCOUPE	3199	2000-03	6.000				
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1987-2289	1986-93	1.500	C 240 V6 (W202)	2998	1997-00	2.000	C 30 CDI SPORTCOUPE	2960	2000-03	2.500				
200 TD/250 TD (W124)	1987-2497	1985-93	1.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500								
300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500								
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-96	3.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500								
300 TE 24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000								
300 TD (W124)	2996	1987-93	1.500	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000								
300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-93	2.000	C 43 AMG T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000								
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 240 T V6 (W202)	2998	1997-00	3.000								
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000								
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000								
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-96	6.000	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.500								
250 GD CORTO SW	2497	1987-96	7.000	E 320 (W 210)	3199	1995-97	2.500								
250 GD LUNGO SW	2497	1987-96	7.000	E 420 (W 210)	4196	1995-97	3.500								
200 CE/200 CE 16/220 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	E 430 V6 (W210)	4266	1997-01	4.000								
230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000								
300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500								
300 CE 24 (W124)	2960	1989-94	5.000	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000								
E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000								
300/320 CE 24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E 320 T (W 210)	3199	1996-97	3.000								

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1088	1966-68	8.000	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1960-62	6.500	CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	16.000
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1963-65	4.000	CORSA GS	1598	1993-01	1.500	402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	16.000
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1966-67	4.000	CORSA GSI 1.8	1796	2001-03	1.500	402 BERLINA LÈGÈRE	1991-2142	1937-40	14.000
MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1964-67	5.500	TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	202 BERLINA	1133	1938-49	9.000
MINI MINOR	848	1964-67	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000	ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-93	1.000	302 BERLINA	1758	1936-38	11.000
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.500	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500	ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-93	1.000	203	1290	1948-60	6.000
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	I200	1196	1960-63	3.500	ASTRA GSI 16V	1998	1991-93	1.500	203 DECAPOTTABILE	1290	1948-54	9.000
MINI COOPER	997	1962-64	10.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000	ASTRA 1.4i CABRIO/1.6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	203 FAMILIALE	1290	1948-60	5.500
MINI COOPER	998	1964-67	9.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500	FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1966-2772	1991-98	3.000	203 COUPE	1290	1952-60	11.000
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	13.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500	FRONTERA 1.5 (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-03	4.000	203 CABRIOLET	1290	1951-60	15.000
MINI COOPER S	970	1964-65	14.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000	MONTEREY	3059-3165	1992-98	2.500	403	1290-1468	1955-66	4.500
MINI COOPER S	1275	1964-67	18.000	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500	MONTEREY I SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	403 DIESEL	1816	1960-66	4.000
MINI COOPER MK2	998	1968-69	12.000	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500	SINTRA 3.0 V6 24V	2862	1996-99	1.500	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	14.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000	ASTRA OPC	1998	1998-01	2.500	403 FAMILIALE D	1816	1960-62	4.500
MINI MOKE (AUS)	998	1966-68	7.000	KADETT	1074	1936-37	8.000	ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-03	1.500	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000
1100	1098	1964-67	2.500	KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000	ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-03	1.000	404	1618	1960-75	4.000
1100 MK2	1098	1967-74	2.500	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500	ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-03	2.500	404 SUPER LUSO/INEZIONE	1618	1964-68	4.500
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000	ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-03	2.000	404 DIESEL	1948	1964-76	3.000
1800	1798	1966-68	2.000	KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500	14/28 PS	3450	1919-24	12.000	404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000
1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000	21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000
				KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000	30/75 PS	7793	1920-24	20.000	404 COUPE CARB./INEZ.	1618	1961-68	14.000
				KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000	4/12 PS	961	1924-26	12.000	204 CABRIOLET	1130	1965-76	2.000
				KADETT GTE	1796	1983-84	1.500	4/14 PS	1018	1924-25	10.000	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500
				KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000	4/16 PS	1018	1926-28	10.000	204 BREAK	1130	1965-76	2.000
				KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000	4/20 PS	1018	1929-31	10.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500
				KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000	7/34 PS	1735	1927-28	8.500	204 COUPE	1130	1966-70	6.000
				KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500	8/25 PS	1916	1928-30	8.500	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500
				KADETT 2000 GSI 1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500	10/40 PS	1916	1928-30	10.000	304 BERLINA	1288	1969-80	1.500
				KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	2.000	10/40 PS (MODELLI 80)	2620	1925-29	10.000	304 DIESEL	1357	1976-79	1.000
				OLYMPIA (1100/S/SR/1800 S)	1078-1897	1967-70	2.000	12/50 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	12.000	304 BREAK	1288	1970-80	1.500
				GT	1078-1897	1968-73	8.000	15/60 PS (MODELLI 100)	3882	1927-28	12.000	304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000
				KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500	14/50 PS	3640	1929-30	12.000	304 COUPE	1288	1971-75	5.000
				KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000	16/80 PS	4170	1929	13.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500
				ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500	24/110 PS REGENT	5972	1929-29	20.000	504	1796-1971	1968-83	2.500
				ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000	1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000
				DIPLOMAT V8/V8 COUPE	4638-5354	1964-68	5.000	1 LITER	995	1933	8.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500
				KAPITAEN	2784	1968-70	3.500	1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	8.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000
				ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000	P4	1073	1935-37	8.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500
				DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000	1.3 LITER	1288	1934-35	10.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000
				COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000	6	1932	1934-37	10.000	504 COUPE 2000	1971	1968-73	6.500
				COMMODORE BERLINA/COUPE	2490	1972-77	3.000	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	504 COUPE V6	2664	1975-83	8.000
				COMMODORE GSI/COUPE	2784	1972-77	5.000	ZARRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-03	3.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000
				ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500	SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000	504 CABRIOLET V8	2664	1975-77	11.000
				ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1975-80	1.000	SPEEDSTER TURBO	1998	2003	15.000	104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500
				ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000	CORSA II SERIE	1196-1389	1993	1.000	104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000
				ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000	CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993	1.000	104 ZS	1360	1975-85	1.500
				ASCONA 400	2410	1980-82	10.000	SIGNUM 3.2 V6	3175	2003	2.000	205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000
				MANTIA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500					205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-93	1.000
				MANTIA II SERIE	1297-1978	1975-88	2.000					205 RALLYE	1294	1988-92	3.500
				MANTIA 400	2410	1980-85	12.000					205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	4.000
				REKORD D BERLINA	1688-1897	1972-77	1.500					205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
				REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000					205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000
				REKORD E/E2 BERLINA	1688-2197	1977-86	1.000	ZONDA C12	7291	2000-03	180.000	205 L.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	3.500
				REKORD E DIESEL E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000	ZONDA C12 S	7291	2003	200.000	205 L.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.000
				REKORD D CARAVAN	1688-1897	1972-77	1.500	ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000	205 TURBO 16	1775	1985-86	50.000
				REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000					106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1981-83	1.000
				REKORD E/E2 CARAVAN	1688-2197	1977-86	1.000					106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1982-83	1.000
				REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	1.000					106 RALLYE	1294	1984-96	2.000
				REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000					106 RALLYE II SERIE	1587	1986-88	1.500
				VECTRA 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500					305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000
				VECTRA 4X4	1796-1998	1988-93	1.000					305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000
				VECTRA 2000 16V	1998	1988-93	1.000					305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000
				VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.500					305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000
				VECTRA 1500	2498	1989	1.500					309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000
				VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-93	1.000					309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000
				VECTRA D/TD	1488-1700	1988-93	1.000					309 D/GTI 16	1905	1987-92	1.500
				CALIBRA 2.0i (2.0i) 16V	1998	1989-97	1.500					405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-93	1.000
				CALIBRA 2.0i 16V 4X4	1998	1989-97	2.000					405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-93	1.000</

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
406 COUPE 2.0/2.18V	1998-2230	1996-03	2.500	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	RENAULT FRANCIA				FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-03	3.000	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500
607 2.9 V6 24V	2946	1999-03	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500
206 GTI/GT/RC	1997	1999-03	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	NN/NNI/N2 BERLINA	951	1925-29	10.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
206 CC	1587-1997	2000-03	2.500	911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	LAGUNA 2.9 24V V6/3.0I V6	2946-2963	1994-00	1.000
307 CC	1997	2003	3.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-93	1.000
807 2.9 V6 24V	2946	2002-03	2.500	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-93	1.000
PEUGEOT DANGEL FRANCIA				911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000	JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	SAFRANE 29 24V V6/3.0I V6	2946-2975	1992-01	1.000
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000	4 CV4 CV LUSO	760	1947-51	6.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993	2.500
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000	4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	MEGANE COACH 2.0 18V	1998	1995-02	1.500
PORSCHE GERMANIA				911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 18V	1998	1996-02	2.500
356 (40 CV)	1086	1950-54	50.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	38.000	COLORALE PRARIE/SAVANE	1996-2383	1950-55	4.000	ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	1.000
356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	60.000	912	1582	1965-68	18.000	DOMAINE/MAJOR BREAK	2141	1955-60	4.000	GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	1.000
356 1500 (80 CV)	1438	1951-52	55.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000	JUNAQUA/DAUPHINOISE BREAK	865-1003	1951-60	4.000	CIUD (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
356 1500 (55 CV)	1438	1952-55	50.000	912 E 2000	1971	1975	15.000	DAUPHINE	845	1956-65	3.500	CIUD D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
356 1500 SUPER (70 CV)	1438	1952-55	55.000	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	DAUPHINE 1093	845	1962-63	7.000	CIUD 1.8I 16V	1764	1991-96	1.500
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	35.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	CIUD 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	37.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	CIUD SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500
356 A 1300 S (80 CV)	1286	1954-55	37.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	CIUD SPORT V6	2946	2000-03	2.500
356 A 1300 S (80 CV)	1286	1955-57	37.000	924 S	2479	1985-88	5.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	ANANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000
356 A 1800 (80 CV)	1582	1955-59	38.000	944	2479	1982-87	4.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	ANANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500
356 A 1800 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	944 S	2479	1986-87	5.000	CARAVELLE/CARAN/1100/CARAL S	956-1108	1962-67	7.500	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	140.000	944 S2	2990	1988	6.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.000	TWINGO	1299	1993	1.000
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	7.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	MEGANE II COUPE-CABRIOLET	1598-1998	2003	3.000
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944 TURBO	2479	1985-88	10.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	LAGUNA 3.0I V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000
356 A 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	100.000	944 TURBO S	2479	1989-91	8.000	3	603	1961-64	4.500	VEL SAT 3.5 V6	2946	2002-03	1.500
356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000	944 TURBO S	2479	1987	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	RENAULT SINPAR FRANCIA			
356 B 1600 (80 CV)	1582	1959-63	30.000	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	R44X4	845-1108	1964-82	6.500
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000	968	2990	1991-94	8.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	R64X4	1108	1972-77	3.500
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000	968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	5 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	R12 4X4	1269	1972-77	4.000
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.000	RILEY GRAN BRETAGNA			
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000	928	4474	1977-82	7.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	4.500	PATHFINDER	2443	1963-67	5.500
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	928 S	4684	1979-86	9.000	5 TURBO	1397	1980-82	40.000	2600	2639	1957-60	5.500
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	928 S4	4957	1986-88	11.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	1500	1489	1959-67	4.500
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	928 S4	4957	1988	12.000	5 RODED	1108	1981-87	3.500	4/88	1489	1959-61	5.000
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	40.000	928 S4 5M	4957	1986-88	11.000	4 FRAG	956	1987	5.000	4/72	1622	1961-69	5.000
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	SUPER S (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-93	1.000	4/72	1622	1961-69	5.000
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	80.000	928 GT	4957	1989-92	13.000	SUPER S GT TURBO	1397	1985-91	3.500	ALF	848-998	1961-68	5.500
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000	928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	SUPER S TD/GTD	1596	1985-93	1.000	KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500
356 1500 CABRIOLET (80 CV)	1438	1951-52	55.000	959	2650	1987-88	180.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA			
356 1500 CABRIOLET (85 CV)	1438	1952-55	55.000	BOXSTER	2490-2687	1996-03	12.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1438	1952-55	55.000	BOXSTER S	3179	1999-03	14.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	PHANTOM II	7688	1929-35	200.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000
356 A 1800 CABRIOLET (80 CV)	1582	1955-59	42.000	911 GT1	3164	1997-98	350.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000
356 A 1800 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000	911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	WRATH BERLINA	4257	1938-39	60.000
356 B 1600 CABRIOLET (80 CV)	1582	1959-63	40.000	911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	12 GORDINI	1565	1971-74	8.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000
356 B 1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1960-63	45.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-03	22.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	40.000
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 CARRERA 4.3.6 (996)	3596	2002-03	24.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000
356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-03	26.000	18 TL/TLS	1470-1565	1965-74	2.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E.LIM.	4887	1955-59	38.000
356 A SPEEDSTER	1488-1582	1964-58	100.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-03	25.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000
356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.LIM.	6230	1959-62	40.000
356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	170.000	911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000
356 CONVERTIBILE D	1582	1958-59	80.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E.LIM.	6230	1962-66	42.000
356 ROADSTER	1582	1959-61	70.000	CAYENNE 3.2 V6	3189	2003	8.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000	CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003	10.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	900 TURBO 16 CABRIOLET	1985-2498	1993-97	5.000	1000 MB/MBX	988	1964-69	1.500	SJ 410/413/SAMURA	657-1324	1981-03	3.500
PARK WARD	5379	2000-02	60.000	9000/TURBO 18V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000	1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
CORNICHE	6750	2000-02	85.000	9000 TURBO 18V (4 PORTE)	1985-2290	1988-96	1.000	100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500
PHANTOM	6749	2003	120.000	9-5.3.0 V6 24V/AERO	2962	1987-03	2.000	105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750	X-80	1590	1996-00	4.000
ROVER GRAN BRETAGNA															
14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	9-5.2.3 TURBO AERO	2290	1999-03	2.000	GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	9-5.3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	2.500	FAVORIT	1137-1289	1989-93	750	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2665	1933-40	12.000	9-5.2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500	FORMAN	1289	1990-93	750	SWIFT CABRIOLET	1298	1992-93	1.500
P3 60	1595	1948-49	7.000	9-3 3P TURBO/AERO	1985	1994-02	1.000	4 R	1944	1928-30	15.000	TALBOT LAGO FRANCIA			
P3 75	2103	1948-49	8.000	9-3 23 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000	6 R	2916	1929-30	20.000	SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	110.000
P4 60	1997	1963-59	8.000	9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1994-02	4.000	422	1195	1930-32	8.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	120.000
P4 75	2103	1949-54	8.500	9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000	430	1662	1929-32	10.000	SS COUPÉ	3996	1937-39	120.000
P4 75	2230	1954-56	8.000	9-3 20 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-03	2.000	430 D	1802	1930-36	11.000	SS CABRIOLET	3996	1937-39	150.000
P4 80	2286	1959-62	7.000	9-3 20 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003	6.000	833	1792	1931-34	10.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000
P4 90	2638	1963-59	7.500	SAMAS ITALIA				645	2492	1929-34	20.000	T 26GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000
P4 95	2625	1962-64	7.500	YETI	843-903	1988-73	6.500	650	2704	1932-36	20.000	T 26GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000
P4 100	2625	1959-62	8.000	SEAT SPAGNA				860	3880	1929-32	32.000	T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000
P4 105	2638	1956-59	8.000	MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA			
P4 110	2625	1962-64	8.000	FURA	903-1438	1982-85	750	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	GRAN BRETAGNA			
P5 3 LITRI	2985	1958-62	8.000	IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	419/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000
P5 3 LITRI MK2	2985	1962-65	8.000	IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.500	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2985	1963-65	8.000	IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1284	1993	1.000	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	18.000	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000
P5 3 LITRI MK3	2985	1965-67	8.000	IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993	1.000	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	20.000	TOYOTA GIAPPONE			
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2985	1965-67	10.000	RONDA	1193-1965	1979-86	750	RAPID SIX	1962	1935	8.000	FJ 40	3878	1960-70	6.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000	RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	RAPID	1385	1935-38	10.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000	MALAGA	1193-1461	1985-91	500	RAPID OHV	1564	1938-47	12.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500
P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500	MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500	RAPID 2200	2199	1941-47	11.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500
P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000	IBIZA GT/CUPRA	1984	1993-99	1.500	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	FJ 60 SW	3431-3280	1980-82	4.500
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	7.000	IBIZA GT/CUPRA	1781	1999-01	1.500	640 SUPERB	2492	1934-36	11.000	FJ 60 SW	3431-3280	1980-82	4.500
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000	TOLEDO	1595-1984	1991-93	750	SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	LAND CRUISER S.W./FJ/HJ	3955-2998	1983-86	5.000
MINI (TUTTI I MODELLI)	989-1275	1989-00	3.000	TOLEDO D/TD	1896	1991-93	750	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	HI-LUX	1968-2188	1979-82	2.000
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000	LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000	1101/1102	1089	1946-52	5.000	BLIZZARD	2188-2446	1980-91	2.000
MINI COOPER	1275	1990-00	5.000	SIATA ITALIA				SMART	599	1998-03	2.000	LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	4.000
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000	208 CS	1996	1952-54	160.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	4.500
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000	600	633	1956-60	6.000	SMART CROSBLADE	599	2001-02	4.000	LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	4.000
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-93	1.000	1500 TS	1481	1962-66	5.000	SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000	LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	5.000
114 GTI/GTA	1396	1990-97	1.500	1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-03	4.500	LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	5.000
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-93	1.500	1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000	SPA ITALIA				LAND CRUISER J8 TD	2882	1996-03	4.000
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500	SPRING 850 SPIDER	845	1968-70	8.000	TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	35.000	4 RUNNER	2386-2958	1987-96	3.000
213/216	1342-1588	1984-89	750	SIMCA/TALBOT FRANCIA				TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	65.000	4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000
2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000	6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	SSANGYONG COREA DEL SUD				4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	5.500
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.500	6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	KJ KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	4 RUNNER TD (II SERIE)	2882	1996-03	5.000
2600/2600S (SDI)	2997	1977-86	1.500	5 (8 CV)	569	1936-48	8.000	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	RAV 4 3P/5 P/CABRIO	1998	1994-00	2.000
3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000	8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	CELICA	1587-1998	1985-89	1.500
3500 VBS/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000	ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	STANDARD GRAN BRETAGNA				CELICA CABRIOLET	1998	1985-89	3.000
3500 WANDEN PLAS (I) (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500	ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	5.000	CELICA TURBO 4WD	1998	1986-89	3.500
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500	ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.500	EIGHT	803	1959-59	3.500	CELICA 2.0/2.0 GT	1998	1989-93	1.500
2400 SD TURBO (SDI)	2983	1982-86	1.000	ARONDE OCEANIE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	TEN	948	1954-61	4.000	CELICA CABRIOLET II SERIE	1998	1989-93	3.000
820/825	1996-2494	1986-93	1.000	VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.000	STEVYR PUCH AUSTRIA				CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR	1998	1989-93	5.000
827 S/SL/STERLING/VITESSE	2675	1988-93	1.000	ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1968-72	7.500	CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR 4WD	1998	1993-99	6.000
827 FAST BACK VITESSE	2675	1988-93	1.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1981-72	2.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	MR 2 I SERIE	1453-1567	1984-89	1.500
214 S/SL/ISSI 16V	1396	1989-93	1.000	1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	700 C	643	1961-68	6.000	MR 2 II SERIE	1998	1989-92	2.000
216 GS/GTI 16V	1590	1989-93	1.000	1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	700 E	643	1963-66	6.000	MR 2 III SERIE	1998	1989-92	3.000
216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	967-1118	1973-78	1.500	HAFLINGER	643	1968-75	10.000	MR 2 IV SERIE	1794	1999-03	3.000
216 DIESEL/TURBOQ	1769-1905	1993	1.000	1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	1.500
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1785	1992-98	1.500	1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	SUBARU GIAPPONE				SUPRA 2.0 2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000	1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	3.000
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000	1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500	700 D	643	1961-68	6.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
820 TURBO COUPÉ T/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	2.500	1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	700 E	643	1963-66	6.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1988-03	6.000
825 COUPÉ TD	2500	1992-97	2.000	1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	700 E	643	1963-66	6.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1988-03	4.000
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000	1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	HAFLINGER	643	1968-75	10.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	1.000	1100 TI	1294	1974-78	1.500	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-03	2.500
752.5 V6 24V	2497	1998-03	1.500												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
2000 MK1/MK2/TC	1988	1983-77	3.000	VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1915	1967-72	3.000	JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000	380 DIESEL	1596	1984-89	1.000
2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.000	VICTOR 180 Q/2300 (FE)/VX4-90	1759-2279	1972-78	2.000	JETTA GLI SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750	480 ES	1721-1998	1986-93	1.500
SPITFIRE 4	1147	1962-64	8.000	VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500	480 TURBO	1721	1988-95	2.000
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	7.000	VENTORA	3294	1968-72	3.500	JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500	440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	8.000	VENTORA II	3294	1972-76	3.000	JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750	440 TURBO	1721	1988-93	1.500
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	6.000	VNA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	2.000	JETTA II SERIE GT/GTX 16V	1781	1987-91	750	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	7.000	VNA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000	TYP 183 ILTIS	1714	1979-82	5.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-217	1974-81	2.500
STAG	2997	1970-77	12.000	VNA BRABHAM	1159	1967-70	5.500	SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
G16 COUPE MKI	1998	1966-68	8.000	VNA GT	1915	1968-70	5.000	SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-217	1974-81	2.500
G16 COUPE MKII	1998	1968-70	7.000	VNA (HC) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	1.500	SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	1.500	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
G16 COUPE MK III	1998	1971-73	8.000	FIRENZA	1159-2279	1971-73	2.000	SCIROCCO GLI/GT/16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500	FIRENZA	1256-2279	1973-75	1.500	PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	1.500	244/240 BERLINA TURBO	1986-217	1980-89	3.000
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500	MAGNUM	1759-2279	1973-77	2.000	PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000	VENTURI FRANCIA				PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
DOLMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000	VENTURI	2458-2849	1986-93	9.000	PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-217	1980-89	3.000
DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500	VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	11.000	PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1588	1981-88	1.000	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
TR7 COUPE	1998	1976-81	5.500	ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	12.000	PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	264 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.000	VOLKSWAGEN GERMANIA				PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	1.000	265 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750	TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	22.000	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1588-1896	1988-93	1.000	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
TVR GRAN BRETAGNA															
GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	28.000	PASSAT III SERIE D/TURBO. VAR.	1588-1896	1988-93	1.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
GRIFTH	4727	1962-67	25.000	TYP 186 SCHWIMMwagen	1131	1942-44	30.000	PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
VIXEN	1588-1798	1967-70	14.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000	PASSAT III S. G60V. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1963-57	10.000	PASSAT IV S. 2.3V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
TASMIN	1983-2792	1980-88	16.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1967-64	6.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V	2771	1996-03	1.500	740 SW	2316	1985-90	1.000
280/350/390/400/420/430	2792-4441	1980-91	18.000	MAGGIOLINO 1300	1192	1967-64	6.500	PASSAT IV S. 2.3V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	5.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	MAGGIOLINO 1300/1500 S	1285-1493	1967-70	4.500	PASSAT III SERIE 2.8V6 VARIANT	2792	1991-93	1.500	760 GL V6	2849	1982-87	1.500
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1964	1988-93	1.500	760 GL QTD	2383	1982-87	1.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1985-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000	CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	2.000	760 GL V6 SW	2849	1985-87	1.500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	13.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
GRIFTH 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1265	1957-67	10.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	760 GL QTD SW	2383	1985-87	1.000
CHIMERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1265	1967-70	8.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	760 GL LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
TUSCAN'S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	9.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	760 GL V6 II SERIE	2316	1987-90	1.500
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000	GOLF IV 2.3V5	2324	1997-03	2.000	760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
UAZ RUSSIA															
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	1500/1300 S	1493	1961-65	3.000	GOLF IV 2.8VR6	2792	2000-03	2.500	760 GL V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
UMM PORTOGALLO															
4x4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	1500/1300 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	POLDO GTI	1598	1998-01	1.500	760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA															
PRINCESS 3 LITRI	2912	1969-64	7.000	1800 L/TL	1584	1965-73	3.500	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 TURBO	1986	1986-90	3.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	411/412 (TUTTI I MOD.)	1679-1795	1968-74	15.000	NEW BEETLE	1390-1964	1998-03	2.500	780 TURBO	1986	1990	3.500
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	NEW BEETLE 2.3V5	2324	2000-03	3.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	KARMANN GHIA COUPE	1493-1584	1961-69	8.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
VAUXHALL GRAN BRETAGNA															
25 HP	3669	1921	28.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1964	1992-93	1.000	960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
14/40	2297	1921-27	18.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO D/TD	1896	1992-93	1.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
23/60	4000	1922-26	20.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
30/98	4724	1922-26	30.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
25/70	3680	1926-28	20.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	PASSAT V SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
20/60	2762-2916	1927-30	35.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	PASSAT V SERIE 4.0 V8 VARIANT	3999	2001-03	3.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
CADET	2048	1931-33	12.000	PESCACCA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-93	1.500
80	3317	1931-32	18.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	PHAEON 4.2 V8	4172	2003	5.000	960 GLT	1984-2435	1991-93	1.000
27 HP	3190	1933-36	15.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	885-1093	1975-81	1.000	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	950 GL SW/SLT SW	1984-2435	1993	1.500
BIG 6	2392	1933-35	13.000	POLO I SERIE DIESEL	1043-1272	1981-90	1.000	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1585	2003	4.000	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
14 HP	1781	1935-38	10.000	POLO I SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1964	2003	5.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO I SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-93	1.000	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	570 20V TURBO	2319-2435	1996-01	2.000
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-93	1.000	TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-03	6.000	570 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-03	4.000
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO COUPE G40	1272	1995-94	2.000	TOUAREG 25 R5 TDI	2461	2002-03	3.500	580 2.8 24V TURBO	2783	1998-03	3.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	885-1093	1976-81	750	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	580 2.9 24V	2922	1998-03	2.500
12 HP	1442	1938-46	8.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	SPORT	1414	1956-57	25.000	940 GL	2922	1998-98	3.500
12 HP	1442	194													

MERIDIANI Montagne

GRUPPO DI BRENTA

Montagne
Outdoor

Estate

Mountain bike, Trail running
Downhill, Ferrate
Hiking, Alpinismo

GRUPPO DI BRENTA

Carta
1:30000
Con riquadro
1:15000

- ▲ Nel dettaglio i nove sentieri attrezzati delle Bocchette
- ▲ Gli itinerari a tema
- ▲ Tutti i rifugi e i numeri utili

Montagne

IN EDICOLA

IN REGALO

LA CARTINA INEDITA e LO SPECIALE OUTDOOR ESTATE

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1939-50	8.000	642N/2N6N8R	6550	1955-58	4.000	180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	TAURUS	5320	1939-47	7.000
800	8725	1940-50	10.000	642T/2T8	6650	1955-58	4.800	170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500	TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
460/455	6330	1950-59	6.000	642N65N6SR	7298	1959-63	3.500	170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800	SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
900/850	8725	1950-58	9.500	642T85	7298	1959-63	4.200	190.35	17174	1980-84	1.500	ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
MILLE	11050	1958-65	3.000	639 N2/N3 (CVL)	6650-7298	1955-68	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800	SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	671N/2N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.26	13798	1980-84	2.500	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N2	10676	1956-61	3.500	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	8.000
ASTRA ITALIA															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682N3	11548	1962-84	2.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
BM25	19660-17174	1972-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	300 PC	15288	1975-80	1.300	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	C40/C50	4678	1958-60	2.000	190.260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
VISCONTED/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	682N4	11548	1970-84	2.000	330.26	17174	1980-84	1.500	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	682T4	11548	1970-84	2.400	330.35	17174	1980-84	1.600	TIGRE S	6870	1963-67	3.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N/N1/N2 3 ASSI	11548	1961-66	3.500	LANCIA ITALIA							
BEDFORD GRAN BRETAGNA															
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	4.200	3RD 464/564	6875	1938-47	12.000	TITANO S	11150	1961-67	3.500
BIANCHI ITALIA															
MILES/CM5	4939-4847	1934-52	8.000	690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESARO	6875	1942-46	11.000	100/120	7412	1967-70	1.500
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N/3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	150	8905	1967-70	1.800
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	690N/3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	DANQ/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
FILARETE	5319	1951-56	2.000	690N/4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	190/280	14886	1970-75	3.200
AUDAX	5319	1951-56	3.500	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESADelta/ESADelta B 401	8245	1959-66	2.500	OMT ITALIA			
CITROËN FRANCIA															
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	618N/N1	2693	1965-67	800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	618N2/N3	3455	1967-77	900	JOLLY	1090	1959-63	1.500	PEUGEOT FRANCIA			
FIAT ITALIA															
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800
15TER	4398	1913-22	10.000	625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	RENAULT FRANCIA			
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	645/650/662N I SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1966-68	3.200	SCANIA SVEZIA			
621	2516	1930-35	8.000	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA 520	10521	1968-75	3.000	110	11020	1969-76	2.100
621/621N	4580	1934-39	10.000	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMAE 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	140	14180	1969-76	2.500
632N/633N	5540	1931-37	12.000	693N/T	12883	1966-70	2.000	ESADelta C 402	9469	1967-75	2.000	86	7790	1976-81	1.300
634N II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESADelta C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	111	11020	1976-81	1.500
626N	5750	1939-47	5.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLLY	14888-1800	1965-70	2.000	141	14180	1976-81	2.000
666N/N7	9365	1939-47	8.000	691N/T	13798	1970-73	2.200	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA							
1100 BLR/ELR	2098	1948-53	4.000	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	82	7790	1981-88	1.000
640N	6032	1948-52	4.500	697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	112	11020	1981-88	1.200
680N	10170	1948-52	7.000	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800	142	14190	1981-88	1.500
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	242	2498	1975-82	500	MAN GERMANIA							
615N2	1385-1901	1960-68	1.500	FORD EUROPA				F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	SPA ITALIA			
642N	6650	1952-55	4.200	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	3BR	4053	1936-46	10.000
642T	6650	1952-55	5.000	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	MERCEDES GERMANIA							
ISOTTA FRASCHINI ITALIA															
D65	5800	1937-46	8.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	VIBERTI ITALIA			
D80	7300	1937-46	12.000	IVECO ITALIA				LPI SERIE (ECCETTOL P333)	4580-10810	1960-65	1.700	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
40	3455	1976-80	500	40	3455	1976-80	500	LPI333	10830	1958-61	3.000	VOLVO TRUCKS SVEZIA			
65/75/90 PC (CIVIL)	3366-5184	1975-85	1.000	65/75/90 PC (CIVIL)	3366-5184	1975-85	1.000	LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	F88	9602	1965-77	2.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	L319	1767	1956-69	1.200	F89	11979	1970-77	2.000
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	140/150/159 NQ/NT	9572	1976-82	1.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
140/150/159 NQ/NT	9572	1976-82	1.000	160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17435	1973-88	1.200	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	OM ITALIA				TITANO 137	11540	1937-45	35.000				

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
AMC/RAMBLER				SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	COUPÉ		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4.500
AMBASSADOR		1966-74	4.000	SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	6.000	ELDORADO CONVERTIBLE		1959	70.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1971-85	5.500
JAVELIN		1968-70	6.000	RIVIERA		1963-73	8.000	ELDORADO COUPÉ		1959	25.000	CHEVROLET			
AMX		1968-70	8.500	GS 350/4.00/4.55 COUPÉ		1965-73	10.000	DE VILLE CONVERTIBLE		1959	40.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6.000
HORNET		1970-75	3.000	GS 350/4.00/4.55 CONVERTIBLE		1965-72	17.000	CONVERTIBLE		1961-64	17.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
GREMLIN		1971-78	3.000	CADILLAC				BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	8.000	CONVERTIBLE		1946-54	18.000
PACER		1975-80	5.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	12.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
EAGLE		1981-87	4.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	13.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	9.000	COUPÉ		1949-54	9.000
BUICK				COUPÉ		1946-52	17.000	ELDORADO CONVERTIBLE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C1)	1953	100.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000	CONVERTIBLE		1946-58	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	75.000
CONVERTIBLE		1946-60	25.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	11.000	ELDORADO COUPÉ		1975-89	6.500	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	7.000
STATION WAGON		1946-49	20.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	13.000	ALLANTÉ		1987-91	5.000	COUPÉ	IN+50%/6 C-20%	1955-57	15.000
STATION WAGON		1950-74	5.000	COUPÉ		1953-58	17.000	SEVILLE SLS/SYS		1994-01	3.000	CONVERTIBLE		1955-57	36.000
SKYLARK		1953	65.000	ELDORADO CONVERTIBLE		1953	120.000	ELDORADO TC		1994-01	4.500	NOMAD		1955-57	18.000
SKYLARK		1954	55.000	ELDORADO CONVERTIBLE		1954-58	50.000	CHECKER				CORVETTE	(C1) IN+50%	1956-60	65.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	22.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000	COUPÉ	6 CL -20%	1958-60	12.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	13.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000	CONVERTIBLE		1958-60	30.000
CONVERTIBLE		1961-74	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000					CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4.000



SANTORO
SERVIZI

Servizi ed autoricambi per auto d'epoca esclusivamente
ALFA ROMEO

Restauri e recupero ricambi per ALFA ROMEO dal 1950 ad oggi

TEL: +39 377 2916962
FAX: +39 0836 428721
E-mail: dittasantoro@yahoo.it
Internet: www.ricambiepocaalfaromeo.com
MAGLIE (LE) ITALIA

segui su




Modello	Note	Anni	Dollari
CORVAIR CONVERTIBLE		1960-65	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	3.500
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	8.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	12.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	55.000
CORVAIR TURBO		1962-66	6.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	3.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	3.500
NOVASS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	9.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		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	60.000
300 COUPE		1955-61	30.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000
COUPE		1957-61	12.000
CONVERTIBILE		1957-61	25.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	3.500
COUPE		1962-74	5.000
CONVERTIBILE		1962-70	14.000
300 H/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 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000
COUPE		1957-60	10.000
CONVERTIBILE		1957-59	27.000
ADVENTURER COUPE		1957-59	25.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	60.000

DODGE

BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	4.000
CONVERTIBILE		1946-56	12.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CL-20%	1957-60	6.000
COUPE	D 500+20%	1957-60	10.000
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	4.000
COUPE		1961-74	6.000
CONVERTIBILE		1961-70	10.000
CORONET RT/SUPER BEE	HEM+50%	1965-71	15.000
CHARGER		1966-74	8.000
CHARGER RT	HEM+50%	1968-71	20.000
CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	50.000
CHALLENGER COUPE		1970-74	7.000
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	16.000
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	14.000

Modello	Note	Anni	Dollari
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.		1952-74	4.000
CONVERTIBILE		1952-58	20.000
HARDTOP		1952-59	9.000
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	14.000
THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1955-57	30.000
SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	23.000
THUNDERBIRD COUPE		1959-60	10.000
THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1959-60	18.000
CONVERTIBILE		1960-72	10.000
FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3.000
FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	5.000
FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	7.000
THUNDERBIRD COUPE		1961-66	9.000
THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	13.000
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	10.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	12.000
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	18.000
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	3.000
FAIRLANE GT COUPE		1966-74	6.000
FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	11.000
THUNDERBIRD 4 PORTE		1967-70	4.000
THUNDERBIRD COUPE		1967-76	6.000
MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1968-73	9.000
MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1968-73	10.000
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1968-73	15.000
MUSTANG COUPE 428/429		1968-73	11.000
MUSTANG FASTBACK 428/429		1968-73	13.000
MUSTANG CONVERTIBILE 428/429		1968-73	18.000
MUSTANG BOSS 429		1969-70	45.000
MUSTANG BOSS 302		1969-70	25.000
MUSTANG BOSS 351		1971	20.000
MUSTANG COUPE		1974-78	3.000
THUNDERBIRD COUPE		1977-82	4.000
MUSTANG COUPE		1979-89	2.500
THUNDERBIRD COUPE		1983-88	3.500

FORD

CHALLENGER RT CONVERTIBILE		1970	25.000
----------------------------	--	------	--------

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
COUPE		1951-61	9.000
CONVERTIBILE		1951	30.000

CONVERTIBILE		1957-61	25.000
GHIA LIMOUSINE		1957-61	18.000
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	4.000
CONVERTIBILE		1962-68	15.000
COUPE		1981-83	3.500

KAISER

BERLINA/COUPE		1947-55	4.000
DELUXE CONVERTIBILE		1950	20.000
DARRIN CONVERTIBILE		1954	30.000

LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000
2/4 PORTE		1949-55	12.000
CONVERTIBILE		1949-55	25.000
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	9.000
CONVERTIBILE		1956-60	25.000
CONTINENTAL COUPE		1956-57	17.000
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	6.000
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.000
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000
BERLINA		1977-89	3.500
LIMOUSINE		1977-89	5.000
COUPE		1977-89	4.000

MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	7.000
BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	9.000
STATION WAGON		1946-48	20.000
CONVERTIBILE		1946-51	24.000
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	55.000
STATION WAGON		1949-51	20.000
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.000
CONVERTIBILE		1952-59	20.000
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	3.500
STATION WAGON		1960-74	4.000
CONVERTIBILE		1960-70	12.000
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.500
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	8.000
COMET/CYCLONE		1963-70	5.000
COUGAR COUPE		1967-73	6.000
COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	9.000
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	14.000

METROPOLITAN

COUPE		1954-62	5.000
CONVERTIBILE		1954-62	9.000

OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	5.000
STATION WAGON		1946-60	5.000
COUPE		1946-60	10.000
CONVERTIBILE		1946-60	30.000
Fiesta CONVERTIBILE		1953	55.000
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.000
F 85 STATION WAGON		1961-64	3.500
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	5.000
BERLINA 4 PORTE		1961-74	4.000
COUPE		1961-74	5.000
CONVERTIBILE		1961-74	15.000
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	15.000
STARFIRE COUPE		1962-63	11.000
JETFIRE TURBO		1962-63	4.000
442 COUPE		1965-69	9.000
442 CONVERTIBILE		1965-69	13.000
TORONADO COUPE		1966-70	22.000
HURST OLDS		1968-69	13.000
442 COUPE		1970-72	15.000
442 CONVERTIBILE		1970-72	23.000
RALLYE 350		1970	10.000
TORONADO COUPE		1971-78	11.000
442 COUPE		1973-75	7.000
TORONADO COUPE		1979-85	7.000
TORONADO COUPE		1986-90	6.000

PACKARD

BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.000
LIMOUSINE		1946-50	12.000
CONVERTIBILE		1948-56	25.000
COUPE		1951-56	12.000
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	40.000
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	7.000

Modello	Note	Anni	Dollari
HAWK		1958	15.000

PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	5.000
STATION WAGON		1946-50	10.000
CONVERTIBILE		1946-56	12.000
STATION WAGON		1951-56	5.000
FURY COUPE		1956	15.000
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.000
STATION WAGON		1957-60	7.000
COUPE		1957-60	10.000
CONVERTIBILE		1957-60	20.000
FURY COUPE		1957-58	25.000
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	4.000
STATION WAGON		1961-74	4.000
CONVERTIBILE		1961-70	10.000
VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.000
BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	4.000
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	8.000
ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	15.000
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	20.000
SUPERBIRD	HEM+80%	1970	35.000
BARRACUDA COUPE		1970-74	8.000
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-	

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

READY?



PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi: consumi ciclo combinato 7,3 l/100 km; emissioni CO₂ 168 g/km.

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

NUOVA PEUGEOT RCZ

MOTION & EMOTION



PEUGEOT