

RUOTECLASSICHE



LANCIA *Sognando* **FULVIA COUPÉ** *Montecarlo*

ABBIAMO GUIDATO

VW 411 VARIANT

STEYR PUCH HAFLINGER

OM 665 SUPERBA

MG F

TRASFORMAZIONI

DALLA FIAT 600

ALL'ABARTH:

VI MOSTRIAMO

COME SI FA



IMMAGINE CENTRALE 1967 FERRARI 275 GTB/4 Carrozzeria Scaglietti; N. telaio 10643; Ferrari Classiche certified
 A SINISTRA 1974/5 ALFA ROMEO TIPO 33/TT/12 N. telaio AR 11512 011
 CENTRO 2004 FERRARI 575M GTC GT1 BERLINETTA COMPETIZIONE N. telaio 2218
 A DESTRA 1990 FERRARI F40 N. telaio ZFFGJ34B000084052

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

www.rmauctions.com

ITALIA +39 02 9475 3812

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575



Per sentirsi rallisti
Nata per celebrare la vittoria di Munari-Mannucci al Rally di Montecarlo 1972, questa Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S" dal look grintoso non ha però ambizioni sportive: la meccanica è di serie. Servizio a pag. 66.



26



40



60



86



104

AUTOMOBILI

Regine del passato

Ferrari "250 GT Spider" Pinin Farina 1957:
Il "dono" di Enzo

26

Depliant

Maserati 1948: *Una vetrina per i piloti*

36

Youngtimer

MG "F" 1995-2001:
Viaggio nel New England
Consigli per gli acquisti:
Quattro soldi di felicità

52

104

Pezzi unici

Fiat "1400 B Junior" Ghia 1952:
Splendida splendente

60

Protagoniste

Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S Montecarlo" 1972:
Nel nome del rally

66

Guida all'acquisto

Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S Montecarlo":
La rarità non l'ha premiata

72

Collezioni

Il "Motormuzejs" di Riga - Lettonia:
Goodbye Stalin

74

Fuoristrada

Steyr Puch "Haflinger 700 AP" 1973:
Fauna alpina

78

Personalizzazioni

Da Fiat "600 D" a Fiat Abarth "850 TC Corsa" 1967:
Cenerentola in carriera

86

Impressioni

OM "665 Superba SS MM" Castagna 1931:
La rivale
Volkswagen "411 LE Variant" 1971:
Il caval donato

94

112

STORIA E COSTUME

La storia

Louise King e Peter Collins:
Diciotto mesi insieme

32

Viaggiare alla moda

Weekend d'autunno

40

Eventi

Vernasca Silver Flag: *Omaggio ai piccoli*

48

MERCATO

Vendite all'asta

Mercedes-Benz "W196" 1954
Maserati "300 S" 1955
Austin Healey "100" Special Test Car 1953
Ferrari "330 GT 2+2" 1965

100

102

103

103

Il polso del mercato

Bentley e Rolls: prezzi popolari

123

Vendo&Compro

Un ponte fra la domanda e l'offerta

124

Quotazioni

Dieci gradi di valore
I prezzi dei veicoli industriali e commerciali
I prezzi delle auto americane

144

159

160

RUBRICHE

Editoriale

I nostri migliori alleati

5

Flashback

Grace Kelly

6

Fatti e persone

8

Posta

22

Appuntamenti con le storiche

118



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 6,6 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.

I NOSTRI MIGLIORI ALLEATI

Dimentichiamo tutto così in fretta... Le mode, gli slogan, le novità elettroniche e le formule politiche si susseguono in modo tanto incalzante che non si riesce più a metabolizzarle tutte. Succede allora che, per fare spazio al nuovo - negli spot pubblicitari o sugli scaffali dei supermercati, così come nelle nostre teste - dobbiamo rimuovere il vecchio.

L'automobile è da decenni il paradigma di questo processo, dove il nuovo modello non ha più, come compito prevalente, quello di essere migliore del precedente, bensì di spazzarlo via facendolo apparire improvvisamente vecchio, insopportabilmente vecchio, per affrettarne la sostituzione. L'operazione riesce e in poco tempo il vecchio modello sparisce dalle strade e dalla nostra memoria. Capita allora che se vediamo passare una Lancia "Lybra" o una Fiat "Barchetta" ci voltiamo a guardarle e ci rendiamo conto che quelle macchine, fino a ieri parte integrante del paesaggio cittadino, in pochi anni sono diventate una rarità.

Quanto enunciato, però, non ha lo stesso valore su tutto il territorio nazionale. La velocità di cambiamento, infatti, non è la stessa da Nord a Sud, dalla città alla provincia, dalla pianura alla montagna. Ci fa notare un lettore di San Pietro in Lama (Lecce), l'avvocato Raffaele De Carlo (vedi a pagina 14), che quasi in ogni strada della sua città è parcheggiata una Fiat "Uno", modello da quelle parti regolarmente in servizio, ma classico sul

piano anagrafico, tanto che Ruoteclassiche gli ha dedicato un dossier (avendo sott'occhio le strade di Milano, lo abbiamo dato per scomparso o fortemente rarefatto prima del tempo...).

Il caso della Fiat "Uno" descrive la realtà di un Paese che procede a due velocità, dove la ricchezza non è distribuita in modo uniforme. Ma non bastano le disparità di reddito a spiegare le differenti prospettive di vita di un'automobile: vi sono altri aspetti che influiscono sulle scelte degli individui. Per esempio gli stili di vita, la cultura, la tradizione. Capita per esempio che nei piccoli centri e in campagna sia più facile incontrare persone capaci di resistere al desiderio del cambiamento, pur potendoselo permettere, o che anzi lo temono; persone col sano, antico istinto di dare valore alle cose e di farle durare. Di fronte all'ultimo modello, esse si chiedono pigramente: "Chi me lo fa fare? La mia 'vecchia' macchina va così bene..."

Credo che noi appassionati dovremmo essere molto grati a questa categoria di "conservatori", non importa se tali per scelta o per necessità. Quando ci capita di trovare una splendida youngtimer, con pochi chilometri e a poco prezzo, lo dobbiamo a costoro, che per molti anni hanno saputo resistere alla pubblicità, alle mode e alla seduzione del nuovo. Sono loro i migliori alleati di noi appassionati, che non sappiamo resistere alla seduzione del "vecchio".

Dall'utente al collezionista

Nel disegno. Ecco come il nostro Stefano Tartarotti ha raffigurato il saggio automobilista "conservatore", che resiste alla smania del nuovo e invecchia a fianco della propria macchina, mantenendola sempre bella ed efficiente. Sono quelli come lui che alimentano il fiorente mercato delle youngtimer.



STEFANO TARTAROTTI



FLASHBACK Grace Kelly

di Dario Tonani

CACCIA AL LADRO E A UN TRISTE DESTINO

Lei, una venticinquenne e radiosa Grace Kelly (1929-1982), al culmine del suo splendore; lui, un ironico e rassicurante Cary Grant (1904-1986), che di anni ne ha esattamente il doppio: cinquanta. A farli finire insieme su una Sunbeam "Alpine" terza serie del 1955, sul ciglio di una curva panoramica che domina una buona fetta del Principato di Monaco, è il celebre film "Caccia al ladro" ("To Catch a Thief", Usa, 1955), diretto dal grande Alfred Hitchcock.

La pellicola ruota attorno al fascino ambiguo del crimine ed è tratta dall'omonimo romanzo di David Dodge; viene girata in soli tre mesi - da giugno a fine agosto - in una Costa Azzurra affollatissima, nel pieno della stagione turistica.

Un po' per le due star che ne sono protagoniste (Grace è alla sua terza collaborazione con Hitchcock e ha appena vinto il suo unico Oscar per "La ragazza di campagna"), un po' per la verve della storia, che porta la critica a definire il film "lo champagne di Hitchcock", "Caccia al ladro" ottiene uno straordina-

rio successo di pubblico e al botteghino incassa, solo negli Stati Uniti, la bellezza di 4 milioni e mezzo di dollari.

Più che gli Oscar sfiorati - ben cinque le nomination, a fronte di uno solo conquistato, per la fotografia - a distanza di 58 anni rimane indelebile un perfido incrocio del destino: una delle scene che ritraggono Grace al volante dell'"Alpine" è stata girata sulla stessa curva in cui la principessa di Monaco uscì di strada 27 anni dopo, morendo il giorno successivo, il 14 settembre del 1982.

Durante le riprese del film non è tanto al fascinoso Cary Grant che si rivolgono le sue attenzioni, quanto al futuro marito, il principe Ranieri III di Monaco, che sposerà il 18 aprile 1956 (foto sotto) prendendo la decisione di abbandonare definitivamente le scene.

La foto grande coglie Grace Kelly all'apice della sua carriera, affacciata su quello che, per 26 anni, sarà il suo piccolo regno, ma anche un tragico fotogramma del suo destino. **R**



Tragedia e passione

Sotto. Una Sunbeam "Alpine" terza serie del 1955, la coppia di star più fascinosa di Hollywood e un panorama mozzafiato, che farà da cornice a una storia di sospetto e di identità scambiate. Siamo sul set di "Caccia al ladro" di Alfred Hitchcock.

Pagina a fianco. Il matrimonio tra Grace e Ranieri III di Monaco.



INTERFOTO/ARCHIVI ALinari

INSIEME FAREMO SCINTILLE

Arriva in edicola, allegata a Ruoteclassiche di ottobre, una nuova preziosa targa in metallo da appendere nel vostro garage. Dopo quelle Supercortemaggiore, Michelin e Oleoblitz, tocca ora al gigante delle candele, la tedesca Bosch, che proprio quest'anno raggiunge il traguardo dei 111 anni di produzione, con oltre 11 miliardi di candele prodotte nel mondo.

La targa scelta da Ruoteclassiche - formato 25 x 35 cm, in metallo con stampa in rilievo - riproduce un soggetto ormai introvabile, il più utilizzato nella pubblicità del marchio tedesco: fu disegnato dall'Atelier Bernhard-Rosen nel lontano 1930 ed è apparso sulla confezione delle candele Bosch fino al 1970. La targa sarà in vendita, con Ruoteclassiche di ottobre, a 11,90 euro (6,70 in più rispetto al prezzo della sola rivista, che è di 5,20 euro).



DAL 15 AL 18 MAGGIO

MILLE MIGLIA 2014, **NOVITÀ IN VISTA**

Archiviata con soddisfazione l'edizione 2013 della "corsa più bella del mondo", a Brescia si sta già pensando al prossimo anno. Il primo passo è stato quello di fissare la data, prendendo in esame i calendari degli ultimi anni e raffrontandoli con le date delle più importanti manifestazioni internazionali. La conclusione è stata la conferma per la terza settimana di maggio, che valse alla Freccia Rossa l'appellativo di "corsa di primavera". La Mille Miglia 2014 si disputerà quindi da giovedì 15 a domenica 18 maggio, di nuovo collocata nel weekend tra il Grand Prix de Monaco Historique e quello nel quale si corre il G.P. di Montecarlo di F.1. Ad organizzare la trentaduesima rievocazione della Freccia Rossa sarà ancora 1000 Miglia Srl, la società interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, a tutt'oggi sottoposta a commissariamento ministeriale e per questo condotta dal prefetto Matteo Piantedosi. Il team, guidato dal presidente Roberto Gaburri e dai consiglieri delegati Andrea Dalledonne e Marco Makaus, sta preparando alcune novità per l'edizione 2014 riguardanti il percorso e i coefficienti di merito delle vetture, che saranno modificati. Le iscrizioni aprono proprio questo mese e sembra confermata l'intenzione di ammettere oltre quattrocento vetture. Info: www.1000miglia.it



MOTORING ART

PIÙ **QUADRI** CHE FOTO

I suoi quadri sono stati esposti al Museo Mille Miglia di Brescia, durante l'ultima edizione della celebre corsa, e poi qualche settimana fa - il 26 luglio - a Forte dei Marmi. Lui è Giuseppe Bigliardi, 52 anni, di Berceto (PR), di professione fotografo, artista per passione. I suoi sono "quadri fotografici", realizzati con una tecnica inedita e innovativa: le foto sono stampate su supporti tridimensionali creati apposta assemblando differenti materiali e quindi sottoposte a diversi trattamenti di finitura, in modo da far diventare l'opera un pezzo unico e irripetibile. I quadri misurano 188 x 127 cm e hanno uno spessore di 6 cm.



CONCORSO D'ELEGANZA

BELLEZZE A **SHANGHAI**

Anche la Cina comincia a mostrare grande interesse per le auto d'epoca. Per la prima volta, il Paese della Grande Muraglia organizzerà un esclusivo concorso d'eleganza, denominato The Bund Classic, in programma a Shanghai dal 18 al 20 ottobre. Quaranta le vetture che si contenderanno la palma di "Best in Show" nel parco della sontuosa Villa n. 1 Waitaiyuan.



COPPA MAZZOTTI E TROFEO AIDO

DUE GARE IN UNA

Cambia il panorama di alcune tra le più classiche manifestazioni bresciane: quest'anno non sarà disputato il Trofeo Aido che, divenuto biennale, si terrà nel 2014. Allo scopo di non far dimenticare i valori sostenuti dagli organizzatori dell'Aido di Gardone Val Trompia, è stato stretto un accordo con il Club della Mille Miglia che, a sua volta, ha spostato la Coppa Franco Mazzotti da giugno a ottobre. La sera di venerdì 11 ottobre la Coppa Aido farà da preambolo alla gara di regolarità classica Csaì, con alcune prove lungo un circuito allestito tra il centro di Brescia e il castello. Con partenza dal Museo Mille Miglia sabato 12 la quinta edizione della Coppa Mazzotti si terrà sul percorso del 1940, con una



cinquantina di prove cronometrate, alcune delle quali nei parchi naturali dell'Oglio. Sarà così rievocato il 1° G.P. Brescia, che si corse sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, l'unico percorso della Mille Miglia diverso dal tradizionale Brescia-Roma-Brescia.



A BEAULIEU

Orgoglio Alfa in INGHILTERRA

Oltre 200 Alfa Romeo provenienti non solamente dall'Inghilterra si sono ritrovate il 30 giugno a Beaulieu in occasione di Simply Alfa Romeo, affollata kermesse di appassionati del blasonato marchio italiano.

La giornata, baciata da un sole caldo, ha visto la partecipazione di tutti gli Alfa club britannici che hanno esibito il meglio del loro parco macchine, tra cui quattro "Montreal". Due i premi assegnati: uno, attribuito da una giuria popolare, è andato alla "Giulia TI Super" (1963) di Paul Jarrold (501 esemplari costruiti tra il '63 e il '64, cinquanta dei quali - marcianti e non - si stima siano ancora sul territorio inglese); l'altro, il "Best in show", è stato invece appannaggio della "Montreal" (1974) di Charles Lumby. Il tradizionale appuntamento con la giornata dedicata alle Alfa Romeo, molto apprezzate Oltremania, si ripeterà anche l'anno prossimo.



L'altro modo di guidare rosso
Sopra e a destra. "Giulia", "GTA", "Duetto" e persino Alfa d'anteguerra: la passione per il marchio italiano si è espressa in tutte le sue declinazioni. Con un'evidente predilezione per il colore rosso. In alto. Il vincitore del premio "Best in show", Paul Jarrold, accanto alla sua "Montreal".



DAL 20 AL 22 SETTEMBRE

È L'ORA DEL GRAN PREMIO NUVOLARI

Manca ormai pochissimo al via di uno degli appuntamenti più attesi della stagione motoristica 2013: il Gran Premio Nuvolari, considerata da molti la prima competizione di regolarità al mondo per difficoltà tecniche e la seconda - dopo La Mille Miglia - per numero di equipaggi e chilometri percorsi, la cui ventitreesima edizione si correrà quest'anno dal 20 al 22 settembre. Circa 1000 i chilometri da percorrere, con partenza e arrivo in Piazza Sordello a Mantova: quest'anno gli organizzatori di Mantova Corse, AC Mantova e Museo Tazio Nuvolari, hanno previsto anche una "sgambatella" all'interno degli autodromi di Modena e "Dino ed Enzo Ferrari" di Imola, come pure il passaggio nel Castello di Panzano, frazione di Castelfranco Emilia, di proprietà del noto collezionista Mario Righini. La carovana toccherà anche i centri storici di Modena, Siena (con break nel Castello di Brolio, tenuta del barone Ricasoli), Arezzo, Ravenna, Ferrara. In occasione del gran premio, il main sponsor Eberhard & Co presenterà ufficialmente il nuovo modello di cronografo della collezione Tazio Nuvolari: il "Tazio Nuvolari Vanderbilt Cup Naked" (foto in alto). Per informazioni: www.gpnuvolari.it





- 1860 Edouard Heuer fonda il suo laboratorio nel Giura svizzero.
- 1916 Primo contatore meccanico con precisione al 1/100 di secondo.
- 1963 Jack Heuer crea il Cronografo Carrera.
- 2013 Nuovo Carrera Calibre 1887, prestigioso Cronografo, ulteriore espressione di eccellenza della manifattura TAG Heuer.

www.tagheuer.com



TAGHeuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

RUOTECCLASSICHE

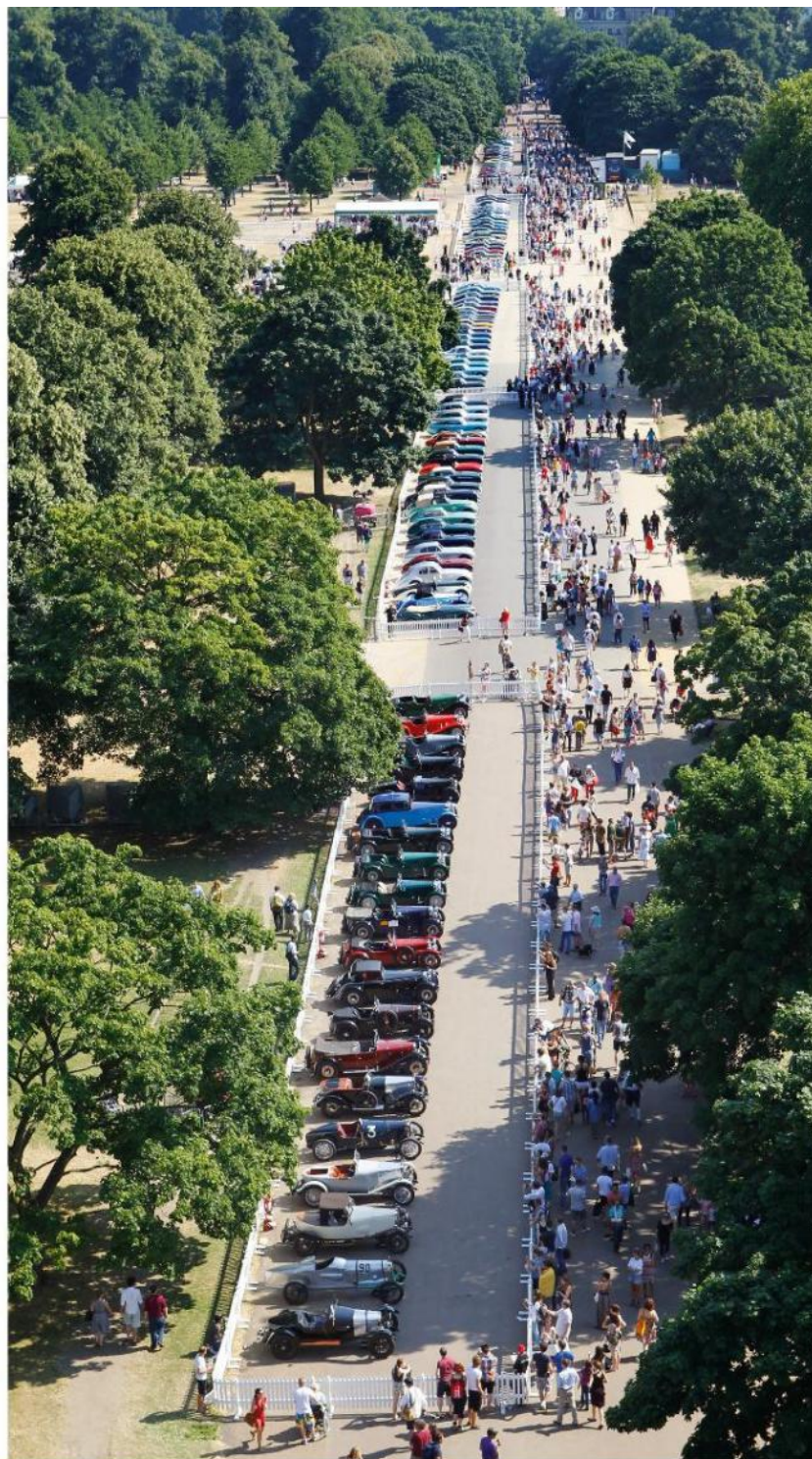


Londra mette in riga LE ASTON

Quante e quali auto potreste mettere in fila per accumulare un valore complessivo di un miliardo di sterline (equivalente, centesimo più centesimo meno, a 1,32 miliardi di euro)? Presto detto: 550 Aston Martin. Tante se ne sono riunite il 21 luglio ai Kensington Gardens di Londra per festeggiare il secolo di vita del marchio di Newton Pagnell.

La più grande "reunion" Aston della storia ha richiamato oltre 50 mila spettatori e ha messo uno accanto all'altro i modelli più prestigiosi di cent'anni di produzione: dalla "A3", l'Aston più vecchia esistente al mondo, al recentissimo prototipo in esemplare unico "CC 100 Speedster Concept", passando attraverso altre vetture iconiche, come la "Vanquish Centenary Edition", la "DBR1", la "DB4 GT" Zagato, la "DBS Coupé Centennial" Zagato (foto sotto) e la "DBR9 GT1" in livrea Gulf.

A questo già straordinario parco di dreamcar si sono aggiunte anche sette vetture utilizzate da James Bond nel corso dei cinquant'anni di sodalizio cinematografico con Aston Martin, compresa la "DB 5" che ha partecipato alle riprese dell'ultima pellicola della serie, "Skyfall" (2012). Un sentito omaggio è andato ovviamente anche al pilota danese Allan Simonsen, che ha perso la vita il 22 giugno sulla sua "Vantage GTE" all'ultima 24 Ore di Le Mans.



SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA

CENTENARIE O GIÙ DI LÌ

Anche l'Italia ha la sua Londra-Brighton. È la Settimana Motoristica Bresciana, importante manifestazione riservata ai veicoli costruiti prima del 31 dicembre 1918, la cui ottava edizione (organizzata dall'Asi e dal Musical Watch Veteran Car Club) andrà in scena a Brescia dal 13 al 15 settembre. Alla kermesse biennale, che quest'anno ha ottenuto tra gli altri il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero dell'Istruzione Universitaria e Ricerca e della Regione Lombardia, prenderanno parte anche motoscafi d'epoca che si esibiranno sul Lago di Garda e alcuni aerei d'antan che incrozieranno nei cieli. Tutti gli equipaggi di auto e moto indosseranno abbigliamento d'epoca intonato con l'anno di costruzione del proprio veicolo. www.asifed.it





VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1958 MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER**

PORTFOLIO CLIENTI | 1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia • 1951 Aston Martin DB2 Vantage

1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby) • 1959 Abarth 750 GT Zagato

1959 Maserati 3500GT Vignale Spyder Prototipo • 1963 Porsche 356C Carrera GS 2000

1995 Bugatti EB 110 Super Sport • 2008 Pagani Zonda Clubsport F Coupé

Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, WWW.KIDSTON.COM



FORTE DEI MARMI (LU)

Hai voluto la macchinina? ADESSO PEDALA!



È andato in scena il 26 luglio, a Forte dei Marmi, in Versilia, il primo Gran Premio Auto a Pedali Scuderie Campari - GaGà Milano.

In un'inedita cornice da mini F1, i giovanissimi piloti (dai 3 ai 6 anni di età) si sono alternati sulle sei auto a pedali messe a disposizione dalla Scuderia Campari, che ha appena presentato al grande pubblico la sua nuova creazione: "Mira" una preziosa pedal car con telaio monoscocca in fibra di car-

bonio (foto), ispirata alla Ferrari "375 Indy" del 1952, guidata da Alberto Ascari (la mini vettura è dotata di volante Nardi ed è addirittura personalizzabile con un sedile confezionato dalla Schedoni di Modena). Folto il pubblico dei presenti alla gara, al quale hanno assistito, oltre al sindaco di Forte dei Marmi, anche Alena Seredova, moglie del portiere della Nazionale Gigi Buffon, e Lorenzo Cerofolini, amministratore delegato di Nardi Personal Spa.

IN GERMANIA

PORTE APERTE AL "CITROBUNKER"

Il collezionista tedesco Franz Peters conserva le sue Citroën d'epoca nientemeno che in un ex complesso di 16 bunker antiaerei risalenti alla Guerra Fredda, ora di sua proprietà. All'interno di quella che potremmo definire l'autorimessa meglio protetta al mondo, Peters ha collocato 130 automobili del marchio del Double Chevron che tanto lo appassiona: si tratta di vetture realizzate dagli anni Trenta agli anni Ottanta: negli spaziosi locali di cemento si possono ammirare anche alcuni pezzi rari, quali una "DS 21 Cabriolet" con soli 24.000 km, una "GS" a motore Wankel e un paio di "2 CV" a chilometri zero. Il 13 luglio il "Citrobunker" è stato aperto al pubblico di appassionati italiani (radunati dall'IDéeSse club, il sodalizio italiano riservato alla "Dea") e svizzeri che hanno potuto così ammirare le automobili, più conservate che restaurate, sotto la preziosa guida di Peters. Al termine della giornata, grazie a una sala proiezioni allestita nel mezzo della foresta, il Centro Documentazione Storica di Citroën Italia ha presentato una selezione di filmati d'epoca dedicati alla carriera sportiva della "DS".



LA "24 CAVALLI" DEL NONNO

Nel riordinare il vecchio album di famiglia, il nostro lettore Gabriele Poletti ha ritrovato alcune foto dell'Alfa Romeo "24 HP" del nonno (anche nella versione sportiva che ha partecipato alla Targa Florio). L'immagine, del 1911, fa riferimento a un'escursione nella vicina Terrasini (PA).



PROBABILMENTE MORGAN

Mario Russo si è imbattuto in questa foto dei primi del Novecento, che ritrae una curiosa vettura che ci chiede di identificare. A bordo c'è la zia di una sua amica svizzera, che viveva nei dintorni di Parigi. Il riconoscimento non è facile, ma riteniamo che l'auto sia una delle prime Morgan costruite, una tre ruote del 1912.



LE "UNO" PRIMA SERIE, QUI A LECCE...

Ho letto l'articolo sulla Fiat "Uno 45 S" pubblicato su Ruoteclassiche di febbraio e volevo segnalare che qui a Lecce e provincia le "Uno" prima serie, lungi dall'essere "pochissime" come viene scritto nel servizio, sono ancora utilizzate giornalmente da moltissime persone! In pratica ce n'è una in ogni parcheggio...





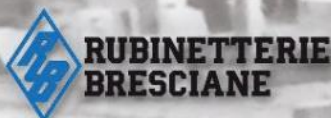
Senato
della Repubblica



FASHION DISTRICT | MANTOVA
OUTLET

Trofeo

UBI Banco di Brescia

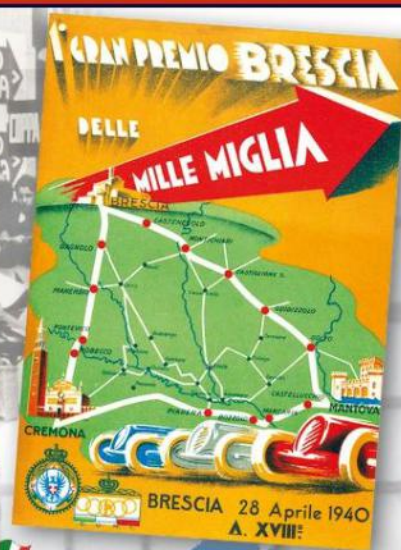


battistella



**GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940**

**12 OTTOBRE
2013**



**VENERDI' 11, ORE 19:00, COPPA AIDO
CIRCUITO DAL CASTELLO AL CENTRO DI BRESCIA**



**28 Aprile 1940,
Via Duca degli Abruzzi:**
Renzo Castagneto,
primo segretario del
Club Mille Miglia,
sventola la bandiera a
scacchi alla BMW 328
Touring di Hushke von
Hanstein, vincitore del
1° Gran Premio Brescia

COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e Fax: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it - www.coppafrancomazzotti.it



TROFEO MILANO

Dalla Collezione Quattroruote **AL CASTELLO**

Sarà all'insegna di un'importante novità che ci riguarda la 7ª edizione del Trofeo Milano, tradizionale appuntamento autunnale con la cultura automobilistica a cura del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (Cmae), in programma il 12 ottobre. La carovana delle 100 auto partecipanti partirà dalla sede di Ruoteclassiche a Rozzano, e per l'esattezza dal parcheggio antistante la Collezione Quattroruote.

Percorrendo una sessantina di chilometri su strade secondarie, gli equipaggi raggiungeranno Villa Gromo di Ternengo a Robecco sul Naviglio, splendida villa seicentesca che aprirà i battenti proprio per l'occa-

sione; nel primo pomeriggio le auto arriveranno al Castello Sforzesco e attraverseranno il ponte levatoio sotto la Torre del Filarete, per sostare in esposizione nella Piazza d'Armi. Cena e premiazione si svolgeranno sotto i porticati del Cortile della Rocchetta, all'interno del castello. La formula della manifestazione, che vanta il patrocinio di Regione Lombardia, Provincia e Comune di Milano, AC Milano e Ruoteclassiche, prevede prove di regolarità e di abilità, oltre all'ormai consueta caccia fotografica.

L'ambito trofeo in palio consisterà anche quest'anno nel fiocco terminale di una guglia del Duomo di Milano. www.cmae.it

ALL'ASTA A GOODWOOD (GB)

L'ALFA DI TAZIO

Dopo avere venduto all'asta, qualche settimana fa a Goodwood, la Mercedes-Benz "W196" di Juan Manuel Fangio per la cifra record di quasi 23 milioni di euro (si veda a pag. 100), ora Bonhams mette sul piatto un altro pezzo da novanta: l'Alfa Romeo "8C-35" guidata da Tazio Nuvolari. La vettura (n. di telaio 50013), del 1935, ha un motore a 8 cilindri in linea sovralimentato, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e freni idraulici; con i colori della Scuderia Ferrari corse due G.P. di Monaco, un G.P. d'Ungheria, uno di Germania al Nürburgring e una Coppa Ciano. Proprio in questa gara, il 2 agosto 1936, Nuvolari subentrò nella guida a Carlo Pintacuda (al quale la vettura era stata assegnata), dopo che la sua Alfa Romeo "12C-36" si bloccò al secondo giro per la rottura della trasmissione. Nonostante il sedile e i comandi fossero a misura del più prestante e alto Pintacuda, "Nivola" riuscì a balzare al comando e vincere mettendosi alle spalle l'intero squadrone Auto Union. La vettura, quotata tra gli 8,5 e i 10 milioni di euro, andrà all'asta a Goodwood, il 14 settembre, durante il Revival Meeting.



ANDARE A TEMPO Raffaele Laurenzi

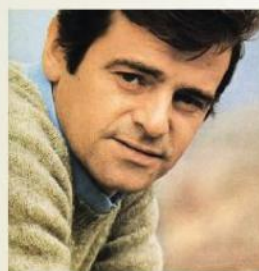


L'ESTATE STA FINENDO (1985)

Si ripongono gli ombrelloni, la spiaggia è deserta, il momento dell'addio è vicino. Come non bastasse, un altro anno se n'è andato... Non manca niente per piangersi addosso: invece i Righeira (Stefano Rota e Stefano Righi), compagni di liceo e fratelli di musica, imprimevano al brano un ritmo allegro e trascinante. Occhio ai limiti di velocità: in settembre, su una strada costiera tutta curve, le note di "L'estate sta finendo" mettono il turbo al motore.



ERA D'ESTATE (1963)



"Era d'estate e tu eri con me, era d'estate tanto tempo fa. Ora per ora noi vivevamo giorni e notti felici, senza un domani. Poi, mentre si spegneva l'estate, senza un sorriso si

spegneva l'amore negli occhi tuoi". Delle canzoni d'amore degli anni Sessanta, Sergio Endrigo (Pola 1933, Roma 2005) fu il campione; "Era d'estate", scritta nel 1963, fu una delle più poetiche e struggenti e accompagnò la fine di tante storie vissute al sole dell'estate. Vorrei riascoltarla a bordo di una Fiat "600 D Coupé" Vignale, non chiedetemi perché.





THE ZOUTE SALE®

Un'importante asta di automobili da collezione

**Venerdì, 11 Ottobre 2013
Knokke-Le Zoute, Belgium**

Bonhams è lieta di annunciare il nuovo appuntamento che si terrà nella mondana stazione balneare di Knokke-Le Zoute sulla costa belga, durante il Zoute Grand Prix Rally e il Zoute Concorso d'Eleganza.

In evidenza tra vetture già iscritte vi sono due automobili sportive eleggibili per la Mille Miglia, una Ferrari 212 e una Maserati A6G/54.

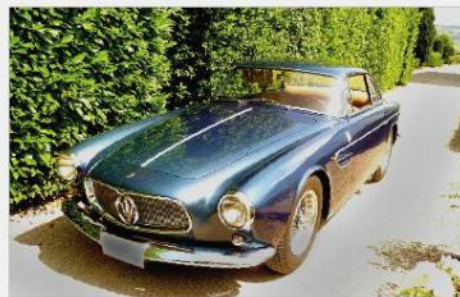
Le Iscrizioni sono aperte

Gregor Wenner
+39 3335643610
gregor.wenner@bonhams.com

Foto principale:
1954 Ferrari 212
Carrozzeria Pininfarina
€600.000 - 900.000

Sulla destra in alto:
1957 Maserati A6G/54
Carrozzeria Allemano
€450.000 - 650.000

Sulla destra in basso:
1962 Porsche 356 B/1600 Roadster
€110.000 - 140.000



RITROVAMENTI

La "1900" del fienile avrà UN FUTURO DA CORSA



Poteva essere peggio
Sopra. Prima la "33", poi la "1900".
Sopra a destra. La vettura, rimasta
una trentina d'anni sotto un telone,
mostra evidenti i segni
dell'abbandono. Ma a un'occhiata più
approfondita non pare scoraggiare
il pur complesso restauro.
Sotto. Il motore (da revisionare
completamente) e l'abitacolo privo
dell'intera plancia..

Cambiare la destinazione d'uso di una "storica", trasformandola da paciosa berlina stradale a vettura per correre in pista, non è affare di tutti i giorni: richiede pazienza, tempo e denaro. E questo nonostante l'esemplare da cui partire sia sostanzialmente in buono stato, come l'Alfa Romeo "1900" ritrovata dopo un lungo periodo d'abbandono nel garage di una vecchia cascina del Pavese.

Non appena si apre il portone s'intravede il muso impolverato di un'Alfa Romeo "33". Ma è nulla ri-

spetto a quello che si troverà più all'interno. Sotto un telone ecco comparire una "1900" del 1952 in condizioni precarie ma non disperate. L'auto, veniamo a sapere, è entrata a far parte negli anni 80 del parco macchine dell'Alfa Blue Team di Milano, come fonte di ricambi per un'altra "1900" appartenente a un socio dello stesso sodalizio.

Emanuele Morteo, proprietario con il fratello Alessandro di diverse Alfa stradali, oltre che di una "Giulietta TT" e una "GTAm" con cui corrono, "adocchia" la



Ruggine ovunque

Sotto, da sinistra. La coppa della ruota, arrugginita, mostra ancora ben visibile il marchio Alfa Romeo; gli interni da ripulire completamente; la vernice della carrozzeria, che ha risentito del lunghissimo abbandono con alcune vecchie stuccature..



vettura rimasta in letargo per una trentina d'anni e decide di avviarne un lungo restauro, che - conti e tempi alla mano -, tra carrozzeria e allestimento della scocca richiederà centinaia di ore di lavoro, spalmate su un paio d'anni. L'idea è quella di farne un'auto con cui gareggiare nelle competizioni di auto storiche. La scocca appare in buone condizioni, ma i sottoporti e il montante della portiera sinistra sono pesantemente aggrediti dalla ruggine. Quanto alla meccanica il lavoro si annuncia gravoso: è necessario sostituire i pistoni con altri ad alta compressione, revisionare la testata, montare il collettore di aspirazione a due carbura-

tori della "1900 TI", rettificare l'albero motore e provvedere all'installazione di nuove bronzine.

Gli interni richiedono un accurato lavoro di pulizia una volta rimosse le foderine di finta pelle che ricoprono i sedili, ma soprattutto - dato l'uso agonistico che si farà della macchina - occorrerà montare un roll-bar, un sedile da corsa e l'estintore. L'uso in pista alleggerirà in parte gli interventi di ripristino, verniciatura e ricromatura di alcuni fregi della carrozzeria, dato che i paraurti, come pure alcuni particolari, non saranno rimontati. Un'impresa per cui ci sentiamo di fare i più sentiti in bocca al lupo ai nuovi proprietari.



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

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

ISCRITTA CALENDARIO ASI

CON IL PATROCINIO DI

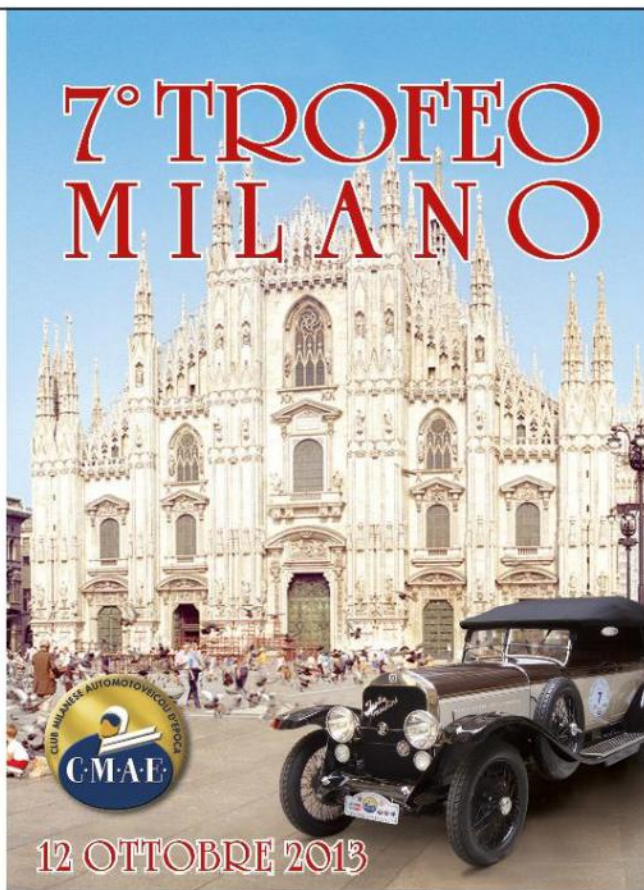


VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011



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

7° TROFEO MILANO



“Topolino” in **POLONIA**

CRACOVIA (PL)

Una delle più antiche unità produttive della Fiat si trova in Polonia dove, nel 1921, fu fondata la Polski Fiat. Negli anni 30 alla produzione della “Balilla” fu affiancata quella della “Topolino”, allestita nello stabilimento di Varsavia. L'invasione nazista della Polonia interruppe bruscamente la produzione ma, dopo il conflitto, seppur in regime totalitario, l'attività riprese. Oggi, Fiat Auto Poland produce Fiat “500”, Lancia “Y” e Ford “Ka” nell'impianto di Tychy, dove furono assemblati modelli di successo quali “Panda”, “Seicento” e “Cinquecento”.

Da questo forte legame è scaturito, il 20-23 giugno, The Polish Road of Fiat, ideato dal Topolino Autoclub Italia, cui la federazione europea ha affidato il compito di organizzare l'evento annuale dei Fiat Topolino Club. Con il supporto di Fiat Auto Poland e il patrocinio di Asi, PZM, Municipio di Cracovia e Ruoteclassiche, le “Topolino” si sono ritrovate in Polonia dal 20 al 23 giugno: la maggior parte delle piccole Fiat ha viaggiato sulle proprie ruote, percorrendo suggestivi itinerari attraverso mezza Europa. Si è trattato di un'esperienza dal sa-

pore di altri tempi, come quella vissuta a bordo di un esemplare del 1939 partito da Napoli alla volta di Tychy. Lo stabilimento Fiat ha aperto le porte a quaranta esemplari giunti, oltre che dall'Italia, anche da Germania, Olanda e Svizzera, accolti dal direttore della fabbrica, ingegner Antoni Gren.

Con il servizio scorta della “Policja”, i partecipanti hanno transitato nelle piazze di Tychy e Cracovia, raccogliendo l'entusiasmo di turisti e residenti. Nelle sale del Wawel, la famosa cittadella fortificata nel cuore storico della città di Cracovia, i “topolinisti” hanno ammirato una delle più celebri tele di Leonardo Da Vinci: La Dama con l'Ermellino.



VALLELUNGA (RM) LE ALFA TORNANO IN PISTA

A Vallelunga il 7 luglio si è svolto il raduno del Club Alfa Roma dedicato agli alfisti della capitale e non solo. Vetrina dell'evento l'autodromo intitolato a Piero Taruffi. Ben 56 equipaggi composti nella quasi totalità da Alfa Romeo storiche (salvo un paio di moderne, omologate Riar) si sono dati appuntamento nel terreno più congeniale a queste vetture: la pista. Ed è in circuito che si sono viste alcune tra le Alfa più belle ed esclusive degli ultimi cinquant'anni: “Giulia” “GT”, “GTA”, “Giulietta SZ”, “Duetto”, ecc. Degna di nota la partecipazione di equipaggi provenienti da località molto lontane da Roma, come quelli del Club Stile Alfa Romeo di Trieste.



VALLE D'AOSTA LE “KARMANN GHIA” SOTTO IL “BIANCO”

Si è tenuto in Valle d'Aosta il 6° raduno internazionale del Karmann Ghia Club Italia. Dal 21 al 23 giugno venticinque variopinte “Karmann Ghia” provenienti da Germania, Francia, Belgio e da tutta Italia hanno percorso la Valle d'Aosta, suscitando la curiosità di passanti e turisti. Come da tradizione del club, anche quest'anno il piacere della guida su strade di grande interesse è stato abbinato a momenti culturali. Partendo dalla base di Courmayeur è stato visitato il Forte di Bard e percorse la valle di Cogne e la Val Veny, salendo tra muri di neve fino al Colle del Piccolo San Bernardo. A conclusione del raduno l'esposizione delle auto ad Aosta nella splendida Piazza Chanoux.

APPIANO GENTILE (CO) TRA BIRILLI E PRESSOSTATI

Domenica 14 luglio, a cura del Veteran Car Club di Como, si è tenuto ad Appiano Gentile un raduno per auto con almeno vent'anni, come la BMW “Serie 02” nella foto. Al mattino il programma prevedeva due prove di regolarità tra pressostati e birilli. A separare una prova dall'altra è stato organizzato un giro panoramico per le località della zona. Al termine, mentre i partecipanti s'intrattenevano a pranzo, le vetture sono state esposte nel Parco Rosnati di Appiano Gentile, dove si sono poi tenute le premiazioni.



PIACENTINO LE “STORICHE” NELLE TERRE DI VERDI

Con il simbolico sottofondo delle arie verdiane, il Club dei Veicoli Storici di Piacenza ha reso omaggio a Giuseppe Verdi con una gita nelle terre d'origine del maestro, del quale ricorre quest'anno il bicentenario della nascita. Il raduno (13-14 luglio) ha preso avvio da Fiorenzuola d'Arda con destinazione Busseto. In Piazza Verdi, di fronte al Teatro Municipale, le vetture sono rimaste in esposizione per tutta la mattinata, mentre i partecipanti hanno visitato il teatro e il Museo di Casa Barezzi. Le 35 vetture hanno poi attraversato la cittadina piacentina, animata dal mercatino d'antiquariato, per raggiungere Roncole Verdi e la casa natale del grande compositore.

GARLEND (SV)

ERANO IN "500" MA HANNO FATTO 30

Il successo del raduno internazionale delle Fiat "500" si poteva misurare già dalla coda al banco delle iscrizioni. Sono stati centinaia i "cinquecentisti" giunti all'alba per partecipare alla trentesima edizione del meeting con auto di tutti i colori e di tutte le targhe. A Garlenda (SV) dal 5 al 7 luglio si è parlato tedesco, francese, inglese, rumeno, a conferma di una manifestazione sempre più internazionale. L'inaugurazione è avvenuta presso la Borgata Nuova: a dare il benvenuto sono stati il direttore del meeting, Alessandro Scarpa, il presidente del Fiat 500 Club Italia, Stelio Yarnoulis, e il presidente fondatore Domenico Romano. Contestualmente è stata presentata la mostra, curata dai conservatori del Museo della 500, Ugo Giacobbe e Luciano Zunino intitolata "Amarcord... 30 anni del Meeting di Garlenda". Nel pomeriggio, i "cinquini" hanno effettuato un giro turistico a Pietra Ligure, passando da Zuccarello, Castelvoglio di Rocca Barbena,



Balestrino, Toirano e Boissano. A conferma della vocazione turistica, le gite del raduno sono sempre molto attese, sia per sgranchire i motori, sia per ammirare bellezze del circondario.

TOSCANA RECORD DI "LAMBDA": DICIOOTTO!

Dal 26 al 30 giugno i possessori di Lancia "Lambda" si sono ritrovati a Casino di Terra (PI) per l'annuale raduno. A quindici anni dalla fondazione del Registro Italiano Lancia Lambda è stato ricordato il fondatore e primo presidente - Romano Bagnoli, scomparso nel 2012 - con una parata di diciotto vetture (record di presenze per un ritrovo del registro), schierate davanti alla casa che fu la prima sede sia del sodalizio sia del raduno d'esordio. Il programma ha condotto le "Lambda" al santuario di Montenero, alla visita di Livorno e dei suoi canali e a Bolgheri. Lo splendido panorama toscano, la visita alle cantine dell'Argentiera e di Petra hanno reso il meeting particolarmente apprezzato dagli equipaggi.



RUOTECLASSICHE

MOTOCCLASSICHE

GARECLASSICHE

Periodico mensile **settembre 2013**

DIRETTORE RESPONSABILE Raffaele Laurenzi
ART DIRECTOR Stefano Tosi
REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)
Alfredo Albertini (caposervizio)
Fabrizio Greggio (caposervizio)
Dario Tonani
IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE Federico Robutti
HANNO COLLABORATO Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti, Silvia Piano, Maurizio Schifano, Studio LMC
FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Paolo Carlini, Dirk De Jager, Fotolia.com, Interfoto-Archivi Alinari, Thomas Maccabelli, Simone Romeo, Studio LMC, Daniele Tenconi
Copertina: Paolo Carlini, Fotolia.com
DISEGNI Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Legenda, Stefano Tartarotti.
In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS

Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone
Editore incaricato Sofia Bordone
Brand manager Anna Amodeo
Marketing manager Giorgia Scianca

International Director Sofia Bordone
Licensing & Syndication Carmen Figini, figini@edidomus.it, Tel. +39 02 82472487
Ufficio Stampa Mara Vitali Comunicazione, Tel. +39 02 70108230

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

Editoriale Domus pubblica anche: Autopart, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Quattroruotini, 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, 1/10 - 16136 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. Dall'Asta, 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:** Interspa, via Lorenzo Valla, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S. Arrolloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - 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 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
E-mail: subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00, 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00, 3) Oceania € 157,00.
Payment 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 57316431 - fax 02 57316421
E-mail: uf.vendite@edidomus.it

Un numero: € 5,20 - Fascicoli arretrati: € 7,50.

Modalità di pagamento:

- contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
- versamento sul c/c postale n. 55953202 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 +39-0282472590
E-mail: sales@edidomus.it

Back issues: € 7,50 (postal charges not included).

Payment method:

- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261 03089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089.

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459.

E-mail: responsabilitadati@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione: SD.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A., via Bettola, 18
20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301 -
telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
Tel. 02 5753811 - Fax 02 57512606

Fototipi: AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11
20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20099 Seggiano di Pioltello (MI)

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

FLEG

Copyright 2012: Editoriale Domus SpA, 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.

FIAT "600 D TRASFORMABILE"

E SI CONTINUÒ A RIVEDER LE STELLE

BERLINA TRASFORMABILE



Le differenze fra il modello Berlina trasformabile ed il modello Berlina normale sono brevemente descritte qui appresso. Per tutte le altre parti attenersi alle norme prescritte per la Berlina normale.



CARROZZERIA

Tetto in vinilpelle, ribaltabile sul dorso della vettura.

Per il ribaltamento:

- a) Tirare la leva di bloccaggio della copertura alla carrozzeria.
- b) Rovesciare all'indietro le braccette di sostegno, distaccando la copertura.
- c) Rovesciare la copertura come indicato in figura.

d) Bloccare la copertura ribaltata mediante l'apposita cinghia, che a tale scopo viene fatta passare nel portello, fissato sulla parte superiore del telaio. Per la pulizia, lavare semplicemente con spugna ed acqua leggermente sapunata, ed anche soltanto con acqua pura.

INGOMBRO

Altezza massima della vettura (sporcata) m 1,45

Un amico sostiene che l'ultima serie della Fiat "600 D" poteva avere il tetto apribile. Secondo me questo accessorio era disponibile solo sui primi modelli. Chi ha ragione?

Gianmario Beverina

Ha ragione il suo amico: l'ultima serie della "600", presentata al Salone di Torino del 1965 (a partire dal telaio n. 2.035.001) e nota come "Fanalona" per via dei proiettori anteriori maggiorati (diametro 170 mm), era disponibile anche con tettuccio apribile in tela. Non si trattava tuttavia di un accessorio a richiesta, ma di una versione a parte, chiamata "600 D Trasformabile" e inserita a listino al prezzo di 704.200 lire (chiusa costava 690.100 lire). Il libretto di uso e manutenzione (a lato) spiega come aprire il

tetto e curarne la manutenzione. Oltre ai fari maggiorati e alle porte controvento (sparivano le cerniere a vista), la nuova "600 D" si distingueva dalla serie precedente per una serie di dettagli: scomparsa dei profili di alluminio sulle fiancate e sul cofano anteriore, fregio frontale con un solo baffo, paraurti con rostri gommati, fanalini anteriori, gruppi ottici posteriori e plafoniera per l'illuminazione della targa completamente di plastica. Il serbatoio carburante, per motivi di sicurezza, venne modificato a svantaggio però dello spazio per i bagagli. Tra le innovazioni, la soppressione del filtro olio a cartuccia sostituito dal solo filtro centrifugo (nella coppa kg 3,25). La "Trasformabile" rimase in vendita fino a dicembre del 1968. La "600 D" con tetto metallico, invece, continuò ancora per tutto il 1969.



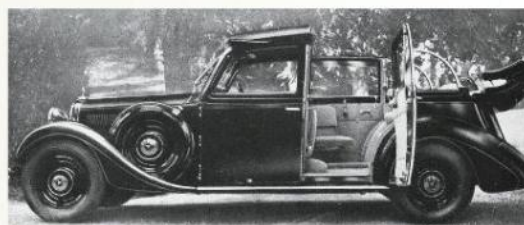
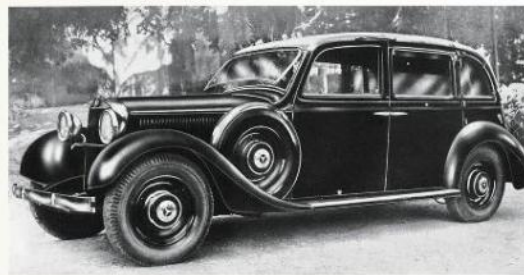
LA MERCEDES DI PIO XI

CI STAVA COME UN PAPA

Se papa Francesco predilige veicoli poco appariscenti, mi sembra di ricordare che invece Pio XI usasse negli anni Trenta anche una potente Mercedes-Benz.

Nicola Rossiglioni

Fin dagli inizi del Novecento, i pontefici hanno utilizzato automobili speciali, sia per motivi di sicurezza, sia per potersi meglio mostrare in pubblico. La Mercedes-Benz cui lei si riferisce era quasi sicuramente una serie "W142" (1937-42) allestita dalla carrozzeria milanese Castagna e donata nel 1937 a Pio XI (papa dal 1922 al 1939) da una personalità cattolica straniera. La vettura era verniciata in nero con filetti avorio; alle portiere vi erano due stemmi cesellati in argento; il sedile posteriore era costituito da due ampie poltrone, di fronte alle quali si potevano estrarre due strapuntini. La parte centrale del tetto, tipo landaulet, poteva essere ribaltata in avanti per permettere al papa di stare in piedi.



"MINI CAT"

QUANDO BMC DISSE NO A ZAGATO

È esistita veramente una Morris "Mini Minor" denominata "gatto"?

Ennio Pasetto

Risposta affermativa: fu anzi una delle novità del 46° Motor Show di Londra (1961). Si trattava di una "Mini" carrozzata da Zagato in alluminio, con parabrezza panoramico, cristalli discendenti alle portiere (sull'utilitaria inglese erano invece scorrevoli), due porte e quattro posti. Battezzata "Mini Cat", "Mini Gatto" (nelle foto), aveva poco o niente della "Mini" sia all'esterno sia all'interno, allestito con sedili, strumenti e volante diversi da quelli serie. Nei primi giorni del Salone la "Cat" venne prenotata da duecento clienti, nonostante un prezzo quasi doppio rispetto al modello d'origine che, nella fattispecie, era la versione "Van". Tuttavia l'idea non piacque ai vertici della British Motors Corporation, proprietaria della Morris, che ritennero la vettura italo-britannica in conflitto commerciale con il loro modello più fortunato. Di conseguenza, la Casa madre bloccò la fornitura di piattaforme alla Zagato. La carrozzeria milanese ripiegò sul pianale della Hillman "Imp" (che aveva motore e trazione posteriori), riuscendo però a produrre soltanto tre esemplari, che per l'occasione vennero ribattezzati "Zimp", contrazione di Zagato-Imp (vedi l'articolo su Ruoteclassiche di agosto 2012). La "Mini Cat", disegnata da Ercole Spada (Busto Arsizio, 1938), rimase invece esemplare unico, peraltro sopravvissuto (foto in alto) ancora con la targa originale in lamiera MI 591757.



NISSAN "MICRA"

TRENT'ANNI. ED È SEMPRE PICCOLA

Nelle pubblicità dell'ultima "Micra" viene ricordato che questo modello è nato trent'anni fa. Com'era fatta la prima serie? Arrivò mai in Italia?

Alessandro Beretta

La "Micra" nacque il 19 ottobre del 1982 e si chiamò con questo nome solo per il mercato europeo, dove arrivò nel 1983: in Giappone era invece chiamata "March" (foto grande). Con essa, la Nissan intendeva completare la sua gamma verso il basso realizzando un modello a due volumi con portellone destinato a entrare in diretta concorrenza con le varie Fiat "Uno", Ford "Fiesta" e Renault "5". Lunga 3,64 metri, la prima "Micra" aveva trazione anteriore e motore a quattro cilindri di 988 cm³ raffreddato ad acqua con potenza di 50 CV e cambio a quattro o cinque marce (automatico a richiesta). L'equipaggiamento di serie era completo e comprendeva radio, tergicristallo, retrovisori regolabili dall'interno e orologio. Basso il consumo, con una media dichiarata di 4,84 litri per 100 km. In Italia essa non venne mai importata: per acquistare una "Micra" nel nostro Paese si dovette attendere la seconda serie del 1992, prodotta in Inghilterra. L'ultimo restyling (foto piccola) risale al luglio di quest'anno.





ZASTAVA

La più ambita IN JUGOSLAVIA

Vorrei vedere qualche foto della Fiat "1300"- "1500" prodotta nei Balcani.

Luigi Quartaroli



La Fiat "1300"- "1500" destinata al mercato della ex Jugoslavia veniva prodotta nello stabilimento serbo della Zastava a Kragujevac, dove oggi si produce la Fiat "500 L". Ebbe una vita molto lunga, dal 1962 al 1979, e in tutto se ne costruirono oltre 200.000 esemplari. Praticamente identica alla versione italiana, la Zastava "1300" berlina (foto in alto) era affiancata dalla "1500" station wagon, introdotta qualche anno dopo (foto al centro e sotto). Quest'ultima differiva dalla versione nostrana per la coda, che non era rastremata ma tagliata quasi verticalmente come sulla "124 Familiare". I motori, a quattro cilindri in linea, avevano rispettivamente cubature di 1295 e 1481 cm³ con potenze di 60 e 70 CV DIN. La velocità variava da 140 a 155 km/h e la lunghezza era di 4030 mm per la berlina e di 4039 mm per la giardinetta. Semplice da mantenere, robusta, affidabile e adatta alle sconnesse strade dei Balcani, la "1300"- "1500" era, ai tempi di Tito, un modello molto ambito: per acquistarla erano necessari grandi sacrifici a causa del prezzo elevato in rapporto agli stipendi pagati nella ex Jugoslavia. Nel 1972 la Zastava propose la berlina in due versioni, normale e "L", quest'ultima dotata di un equipaggiamento superiore e migliori finiture. La calandra venne ammodernata, i fanalini e le frecce incorporati nella mascherina. Il cruscotto fu aggiornato e sostituito con quello della "1500 C" del 1965. Durante la guerra civile che sconvolse quei territori, la fabbrica di Kragujevac, considerata obiettivo strategico, venne rasa al suolo (metà anni Novanta) dalle bombe Nato.

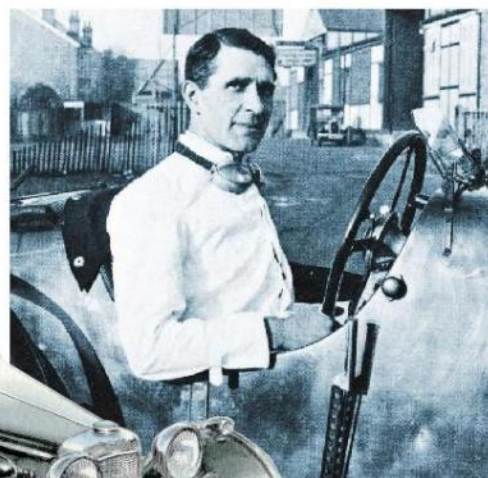
AUGUSTO CESARE BERTELLI

L'ITALIANO CHE SI COMPRÒ L'ASTON

L'Aston Martin appartiene oggi in minima parte alla Mercedes-Benz e per il resto a un italiano, Andrea Bonomi. Se non erro, già negli anni Venti un altro italiano fu socio di questa marca. Chi era? Che cosa sappiamo di lui?

Guido Sironi

Si trattava di Augusto Cesare Bertelli, pilota e tecnico automobilistico, che nell'ottobre del 1926 acquistò le attività dell'Aston Martin, allora in liquidazione, in società con Bill Renwick. Bertelli fu anche pilota ed esordì alla Coppa Florio del 1908 sul circuito di Bologna, passò poi alla Fiat e quindi emigrò in Inghilterra, dove lavorò per la Enfield & Allday. Nel 1922 fondò la Renwick & Bertelli che, come detto, divenne proprietaria della gloriosa marca britannica. La prima Aston di Bertelli fu una sportiva da competizione di un litro e mezzo di cilindrata, prodotta fino al 1936. Egli progettò quindi alcuni motori, ma nel 1937 l'azienda passò a Sir Arthur Sutherland.



Al volante

Sopra. Bertelli in una foto di metà anni Venti.

A sinistra. L'Aston Martin "International" del 1930, da lui progettata.



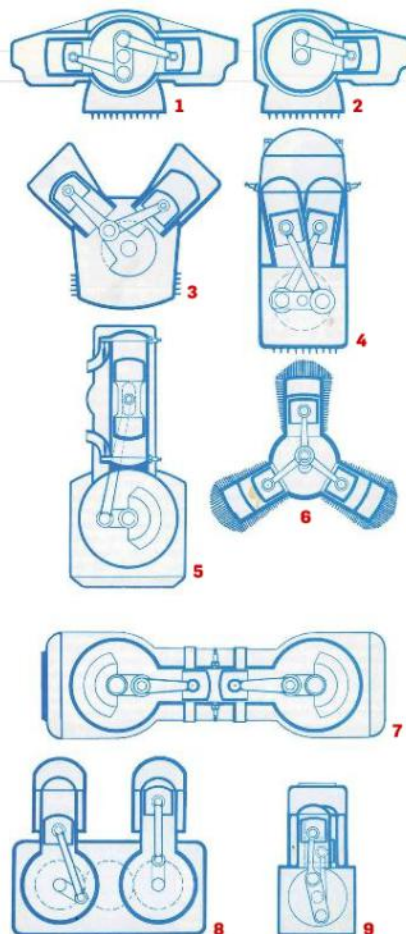
TECNICA

COME TI METTO I CILINDRI

In quanti differenti modi si possono disporre i cilindri in un motore?

Dario Fontana

I cilindri possono essere, dal punto di vista tecnico, disposti in numerosi modi diversi, ma in pratica i progettisti, per ragioni economiche, di ingombro e di rendimento, adottano non più di due-tre disposizioni. Quanto maggiore è il numero di cilindri, tanto maggiore è il costo del motore; di conseguenza, la scelta dei tecnici può dipendere dalla cilindrata totale, dalla classe della vettura, dalla potenza e dallo spazio disponibile nel cofano. Soprattutto nella produzione delle vetture di grande serie viene preferita la disposizione in linea nel caso di motori a quattro cilindri (per esempio, Alfa Romeo "Giulia", Fiat "124" e Innocenti "Mini"). La Lancia, con l'"Appia" prima e con la "Fulvia" poi, ha tuttavia adottato il quattro cilindri a V stretto, nonostante le difficoltà di equilibratura e di costi, in modo da ridurre l'ingombro longitudinale del motore. Nei bicilindrici, invece, le soluzioni praticate sono la disposizione boxer (Citroën "2 CV") o in linea (Fiat "500"). Ma si sono visti anche boxer a quattro cilindri, come nel caso della Volkswagen "Maggiolino" e delle Alfa Romeo "Alfasud" e "33". Nei sei cilindri, la scelta raffinata è quella della disposizione a V (Lancia "Aurelia" e "Flaminia"), ma soprattutto in passato la più diffusa era quella in linea (Rolls-Royce, Mercedes, Alfa Romeo, Fiat). Disposti a V sono più spesso gli otto e i dodici cilindri (in linea risulterebbero troppo lunghi). Molti gli esempi, soprattutto tra le macchine americane, tra le Mercedes e tra le granturismo, come Maserati, Ferrari e Lamborghini.



Nove posizioni

1. Orizzontali contrapposti (boxer).
2. Orizzontali paralleli (Fiat "500 Giardiniera").
3. V di 90° (8 cilindri americani, Audi, BMW...)
4. V stretto (4 cilindri Lancia).
5. Con doppio pistone (soluzione in disuso).
6. A stella (soluzione in disuso sulle automobili).
7. Contrapposti con camera di scoppio al centro.
8. In linea paralleli (Alfa Romeo "Tipo A" 1931).
9. Sfalsati e verticali (soluzione in disuso).

PadovaFiereSpa

Auto e Moto d'Epoca: il più importante mercato d'Europa.

Eventi 2013

**Da 30 anni
guidiamo
la passione.**



anteprima
24-25-26-27
ottobre 2013

AUTO MOTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

www.autoemotodepoca.com

Porsche Italia:
i 50 anni della 911



Mostra Ferrari "supercar"
in collaborazione
con il Museo Ferrari
di Maranello



Mercedes Classe S:
storia dell'ammiraglia



Audi Sport Club Italia:
Dindo Capello il grande pilota



Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com



Incontriamoci su



Visita classicmotorblog.it

Con il patrocinio di:

RUOTECCLASSICO

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

Il "dono" **DI ENZO**

Il Commendatore non poteva tollerare che Peter Collins, pilota di punta della sua squadra, si facesse vedere in giro a bordo di una Lancia "Flaminia". Un giorno gli impose di usare questa bella spider, che venne intestata alla moglie Louise. Dopo la morte del campione la vettura fu portata negli Stati Uniti. Oggi appartiene al collezionista Robert M. Lee

di Massimo Delbò, foto di Dirk De Jager



F

urono quaranta le "250 GT" prima serie costruite dalla Ferrari (4 prototipi, 36 di produzione). Ma una, quella che vi mostriamo (telaio n. #0655, motore n. 128 B 0655 GT), si distingue da tutte le altre per una serie di soluzioni, che qui esaminiamo, e soprattutto per essere appartenuta al pilota inglese Peter Collins.

La nostra vettura viene presentata al Salone di Ginevra del 1957 ed è verniciata Rosso Cina MM10847. È bella, elegante e mostra, sul muso, un Cavallino più grande del solito, tipo quello della "410 Superfast". Sulla fiancata sinistra si nota un "taglio" insolito per una vettura italiana: per lasciare spazio al gomito sinistro del pilota, la portiera si abbassa come sulle spider inglesi di una volta. L'interno in ➤



Campione anche di humour

Sopra. Peter Collins nel 1957 con la moglie Louise, che così spiega la fotografia: "Eravamo alla festa di fine campionato. A un certo punto saltarono fuori delle macchinette a pedali... Peter ne prese una e d'istinto salì a bordo. Per gioco".



Un pezzo della collezione

Nella foto. La Ferrari "250 GT" telaio n. #0655 come si presenta oggi, restaurata dall'attuale proprietario, il collezionista americano Robert Lee di Reno, Nevada, che ha voluto riportarla alle condizioni d'origine.

MPH, miles per hour

A destra. Lo strumento con scala tachimetrica in miglia fu probabilmente montato dopo il trasferimento della vettura negli Stati Uniti. Il contagiri con fondo scala a 8000 non esagera: il motore "250" esprime infatti la potenza massima a ben 7000 giri/minuto.



Il parabrezza è privo della cornice superiore: ciò perché in origine la vettura non era dotata della capote in tela

Un restauro difficile

Sotto. La vista dall'alto permette di apprezzare alcuni dettagli, come i pulsanti sul tunnel, il "raggrinzante" del cruscotto ("La parte che ci ha fatto tribolare di più durante il restauro", dice l'attuale proprietario) e i supporti cromati per l'aggancio della capote e dei finestrini laterali.





pelle beige VM3309, ha alcuni comandi spostati dal cruscotto al tunnel della trasmissione. La vettura in origine è priva di tetto in tela, che infatti nessuna foto dell'epoca mostra.

L'autotelaio entra alla Pinin Farina il 28 dicembre del 1956; il 4 maggio la Ferrari emette il Certificato di Origine; il 14 dello stesso mese la vettura viene venduta alla Compagnia Internazionale di Genova (somma dichiarata 5.455.000 lire) e targata GE 98180. Il 17 gennaio 1958 la macchina torna alla Ferrari per la somma di 4.900.000 lire.

In quel periodo corre per la scuderia l'inglese Peter John Collins, 24 anni, che nei due anni precedenti ha stretto amicizia con Dino Ferrari, nel frattempo mancato, ed è entrato in confidenza con Enzo. Collins, nel febbraio del 1957, sposa l'americana Louise Lanette Cordier ed è proprio il nome di Louise che troviamo scritto in data 27 febbraio nel certificato di proprietà della vettura, che ora acquisisce la targa MO 46146 (la residenza di Louise risulta presso la sede dell'Automobile Club di Modena).

"Ricordo bene la macchina", ci conferma Louise Collins, "Avevamo preso possesso della casa che Ferrari ci aveva prestato, in modo che Peter ed io non dovessimo vivere in albergo. Un pomeriggio Peter arrivò con questa macchina, ma non me ne stupii perché succedeva spesso che gli affidassero delle Ferrari. Invece Peter mi venne incontro e mi disse: 'È tua... È un regalo di Ferrari per te'. Chissà se era del tutto vero. Di sicuro Ferrari si era arrabbiato perché in Inghilterra avevamo comprato una 'Flaminia' e non voleva che ci facessimo vedere in giro su una Lancia...".

Louise ricorda distintamente alcuni dettagli: "Si è parlato di colore nero o verde, ma io sono certa che allora la macchina fosse blu, blu scuro, e avesse la capote... Diversamente, non sarebbe stato possibile adoperarla: eravamo in pieno inverno. Si è detto anche che la macchina fosse stata modificata secondo le richieste di Peter... Sinceramente non lo so".

Indubbiamente, quando apparteneva ai Collins, la Ferrari n. #0655 mostrava alcune varianti rispetto alla versione apparsa al Salone. Per esem-

Una linea presa a modello?

Sopra. Forse è un caso, forse no: il profilo di questa Ferrari ricorda nella parte anteriore quello della Fiat "Barchetta" (1995-2005). La particolare linea della porta, tipo roadster, appare invece come una forzatura stilistica.

Il marchio Borrani sul mozzo

Sotto. Da sinistra: la maniglia, semplicissima, piccola capolavoro di design; i cerchi a raggi Borrani che hanno caratterizzato la prima parte della vita della vettura; la piastrina con i numeri del telaio.



Dopo la morte di Peter Collins, la moglie Louise spedì l'auto negli Stati Uniti. Oggi essa fa parte della collezione del miliardario Robert M. Lee



L'esperimento dei dischi

Sopra. I cerchi e i freni a disco Dunlop della Jaguar "D Type" che Collins fece montare a scopo sperimentale. Durante il restauro sono stati smontati per riportare la "250 GT" alle condizioni originali, ma sono stati conservati in considerazione del ruolo avuto nella storia della vettura.

pio, montava due piccole luci di posizione sui parafranghi anteriori e chiaramente la capote, modifica che fu probabilmente eseguita alla Pinin Farina. La capote è infatti provvista di un profilo trasversale cromato molto ben fatto che calza perfettamente sul bordo superiore del cristallo del parabrezza, garantendo la tenuta.

Non solo, i fianchetti della capote, difficili da realizzare per via del taglio particolare delle porte, mostrano un alto livello di finitura che solo la stessa Pinin Farina poteva garantire. Ricorda Louise: "Facemmo molti viaggi con quella Ferrari, in particolare a Montecarlo, dove abitavamo in una barca ormeggiata nel porto. Ho bene impressi gli sguardi della gente quando facevo manovra in retromarcia sulla banchina...".

Enzo Ferrari, lo sanno tutti, era refrattario alle innovazioni. Non voleva saperne del motore posteriore e neppure dei freni a disco. Su questo punto Collins la pensava diversamente: convinto dell'efficacia dei freni a disco, che lui stesso aveva "subito" trovandosi a competere contro le Jaguar "D Type", nell'estate del 1958 chiese a Harold Hodkinson della Dunlop, che li produceva, di montarli sulla sua Ferrari. A questo scopo, si dovettero sostituire

i cerchi a raggi con i cerchi Dunlop della "D Type". Si può dire perciò che la "250 GT" telaio n. #0655 fu in assoluto la prima Ferrari a montare i freni a disco, ancora prima delle Formula 1.

Dopo la morte di Collins in seguito a un incidente al Nürburgring (3 agosto 1958), la "250 GT" restò in Ferrari, finché Louise non decise (1° febbraio 1960) di spedirla negli Stati Uniti. "Più tardi" ella racconta "mi resi conto che quella macchina non rispondeva alle mie esigenze e nel 1966 decisi di venderla". Il nuovo proprietario la fece verniciare di nero e volle anche cambiare il colore della pelle degli interni; anni più tardi la rivendette. Dopo vari passaggi, nel 1986 la "250 GT" ex Collins entra a far parte della collezione del miliardario americano Robert M. Lee, che ne intraprende un restauro completo, nel rispetto dell'originalità. Sul colore, a quel tempo, resta però qualche dubbio. La scelta del blu si rivela azzeccata. **R**



Gioco d'azzardo

Nella foto. La struttura esile del parabrezza sembra un azzardo della Pinin Farina, tuttavia non ha mai dato luogo a problemi. I supporti per i vetri laterali non erano contemplati quando l'auto fu esposta la prima volta al Salone di Ginevra.

CARATTERISTICHE



Concerto di trombe

Sopra. Il vano motore non rivela sorprese. L'unica differenza rispetto ad una "250 GT" di produzione sono le tre trombe invece delle due solitamente montate.

A destra. Ruota e serbatoio si prendono tutto lo spazio normalmente riservato ai bagagli.



Motore Anteriore, longitudinale
12 cilindri a V di 60°, tipo "128 B"
Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 2953 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 240 CV a 7000 giri/min
Coppia 27 kgm a 5000 giri/min
Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata, azionato da catena
Alimentazione con 3 carburatori Weber "36 DC23"
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V
Batteria 65 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 rapporti
Frizione a doppio disco
Rapporto al ponte 4,25:1
Pneumatici 6.00-16
Cerchi a raggi Borrani.

Corpo vettura Carrozzeria spider 2 posti, 2 porte
Telaio in tubi d'acciaio a sezione ellittica
Sospensioni ant. indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra antirollio
Sospensioni post a ponte rigido con balestre semiellittiche, puntoni longitudinali
Ammortizzatori Houdaille
Freni anteriori a tamburo (per un certo periodo a disco), posteriori a tamburo
Sterzo a vite e rullo
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata anteriore 1354 mm, posteriore 1349 mm.

Prestazioni Velocità max. circa 240 km/h
Consumo medio 15 l/100 km.



di Massimo Delbò

DICIOTTO MESI

Insieme



Il colpo di fulmine a Miami il 4 febbraio del 1957. Il 6 lui le chiese di sposarlo, l'11 celebrarono le nozze. Ma la loro bella storia d'amore durò soltanto 18 mesi, fino al 3 agosto 1958, quando il campione inglese, al volante di una Ferrari "246", volò fuori pista al Nürburgring. Ecco le foto inedite della loro vita insieme

Con la targa di Modena

Sopra. La Ferrari "250 GT Spider" di Collins vista nelle pagine precedenti. La foto testimonia anche il colore blu della vettura.

Sotto. Da sinistra: Collins e Louise King a Coconut Grove (Miami, Florida) il giorno delle nozze; Peter sul "Mipooka" dei cantieri Picchiotti di Viareggio, lo yacht che, ormeggiato a Montecarlo, usava come abitazione; Peter e Louis Klemantaski "giocano" col "Vega Gull", il monomotore a quattro posti di Mike Hawthorn.

Non posso dire che il nostro sia stato amore a prima vista. E neppure alla seconda. Semmai alla terza..." racconta sorridendo Louise King, ex attrice di prosa, che fu moglie del campione britannico. Louise ci ha ricevuti nella sua abitazione in Florida, dove vive da anni.

Fu una storia da romanzo la loro, tanto intensa quanto breve, appena 18 mesi, dal 4 febbraio 1957, quando i due s'innamorarono, al 3 agosto 1958, quando al G.P. di Germania al Nürburgring, Peter John Collins, al volante di una Ferrari "246", volò fuori alla curva del Pflanzgarten, sotto gli occhi del compagno di squadra Mike Hawthorn.

I diciotto mesi della loro relazione sono raccontati da numerose foto, che fissano ogni passo

della loro vita insieme. "Nel momento stesso in cui mi dissero che Peter era morto", sottolinea Louise, "mi resi conto che avevo perso l'unico grande amore della mia vita. E non importa se sono stata sposata altre due volte: prima di lui, da giovanissima e per un breve periodo, con un uomo che mi lasciò solo il suo cognome, King, e la terza volta molti anni dopo di lui, ma finimmo col divorziare quando mi resi conto che nessuno avrebbe potuto prendere il posto di Peter".

Come fu il vostro primo incontro? "La domanda giusta dovrebbe essere 'come ci incontrammo di nuovo'. Mi spiego: avevo già visto Peter a Montecarlo nel maggio del 1956, durante un paio di ricevimenti organizzati in occasione del gran premio. Scam-



Una cena a Montecarlo

Nella foto. In un ristorante di Montecarlo, nei giorni precedenti il gran premio del 19 maggio 1957 che vide Collins ritirato al 4° giro per incidente. La settimana prima egli aveva disputato la Mille Miglia in coppia con Louis Klemantaski al volante di una Ferrari "335 S", vettura gemella di quella con cui perse la vita, presso Guidizzolo, Alfonso De Portago. Collins condusse brillantemente la gara finché non fu costretto al ritiro.



Habitué del Principato

A destra. Montecarlo, 18 maggio 1958: Collins, su Ferrari "246", scherza col fotografo. Arriverà terzo. Sotto. Manerbio (Brescia): il bacio di Louise prima di avviarsi verso Piazza Vittoria per la partenza della Mille Miglia del 1957.

Più sotto. A Montecarlo Louise e Peter erano di casa. Vivevano in una yacht ormeggiata a pochi metri dalla pista. "Durante i giorni del G.P.", lei ricorda, "cucinai per 16 persone. In barca non fu facile."



biammo forse qualche parola, come si fa in queste circostanze, ma di quell'incontro ci dimenticammo entrambi. Successe poi che in febbraio, tra una gara e l'altra, Peter capitò a Miami e al Coconut Grove Playhouse assistette a un mio spettacolo di prosa. Era stato Stirling Moss a parlargli di me e a suggerirgli di invitarmi a cena dopo lo spettacolo. La sera lo incontrai al tavolo di un amico comune, ma lui non sapeva ancora chi io fossi (io invece sapevo chi era lui). A un certo punto si alzò e ci salutò, spiegando che aveva un impegno. 'Con chi?' gli chiesi. E lui: 'Con Louise King, l'attrice che recita al Coconut Grove Playhouse'. Lo guardai e con tono di rimprovero gli dissi: 'Allora dovrebbe riconoscermi, perché Louise King sono io'. Così rompemmo il ghiaccio e

solo più tardi, parlando di noi, ci ricordammo di esserci già visti a Montecarlo. Era il 4 febbraio, giorno del nostro terzo incontro. Due giorni dopo, seduti sul bordo di una piscina, Peter mi chiese di sposarlo. Gli dissi di sì come fosse la cosa più naturale del mondo. Ci sposammo l'11 febbraio, tra l'incredulità generale. Invece noi sapevamo entrambi di aver trovato l'altra metà del cielo e anche le nostre famiglie, all'inizio scettiche, dovettero ricredersi. Dopo la morte di Peter mantenni ottimi rapporti con i suoi genitori: mi invitavano spesso e io li andavo a trovare. Se mantenni il cognome del mio primo marito fu solo perché quello era ormai il mio nome d'arte". E mentre racconta, Louise sfoglia l'album con le foto di quei 18 mesi insieme. R

Gli amici e le macchine

Da sinistra. La loro Lincoln "Mercury", poi sostituita con una Lancia "Flaminia" (Ferrari s'infuriò); Stirling Moss e le "compagne" di squadra; Louise è quella seduta sul paraurti; la casa che Ferrari prestò a Collins (si vede la "Flaminia", che subì poi un incidente e fu abbandonata; si pensa ora di restaurarla).





Tutti per Ferrari

Sopra da sinistra. Collins con Luigi Musso e Maurice Trintignant (Musso scherza, ma la rivalità coi piloti inglesi era fortissima); sulla "246"; con Alfonso De Portago e Wolfgang Von Trips al Ristorante El Morocco di New York (marzo 1957); Collins e Louise a bordo piscina, in Florida.

Piloti di lingua inglese

A sinistra. Collins a Le Mans con Stirling Moss; sullo sfondo, Phil Hill. Sotto. Louise King oggi nella sua casa in Florida. Dice: "Non mi sono mai chiesta come sarebbe stata la mia vita se lui non fosse morto". Ringraziamenti. Alla signora King che ci ha ricevuti e ci ha concesso di pubblicare le foto; a Parker Hall della Kilimanjaro Design e allo storico dell'automobile Adolfo Orsi per aver reso possibile l'incontro.



UNA VETRINA *per i piloti*

Nel dopoguerra la Maserati puntava sull'“A6 1500 Turismo”, dedicata ai gentleman driver. Ma nello stesso catalogo comparivano pure la Sport “A6 GCS” e la monoposto “4CLT”: una gamma completa di modelli sportivi

di Studio LMC

Soluzioni moderne

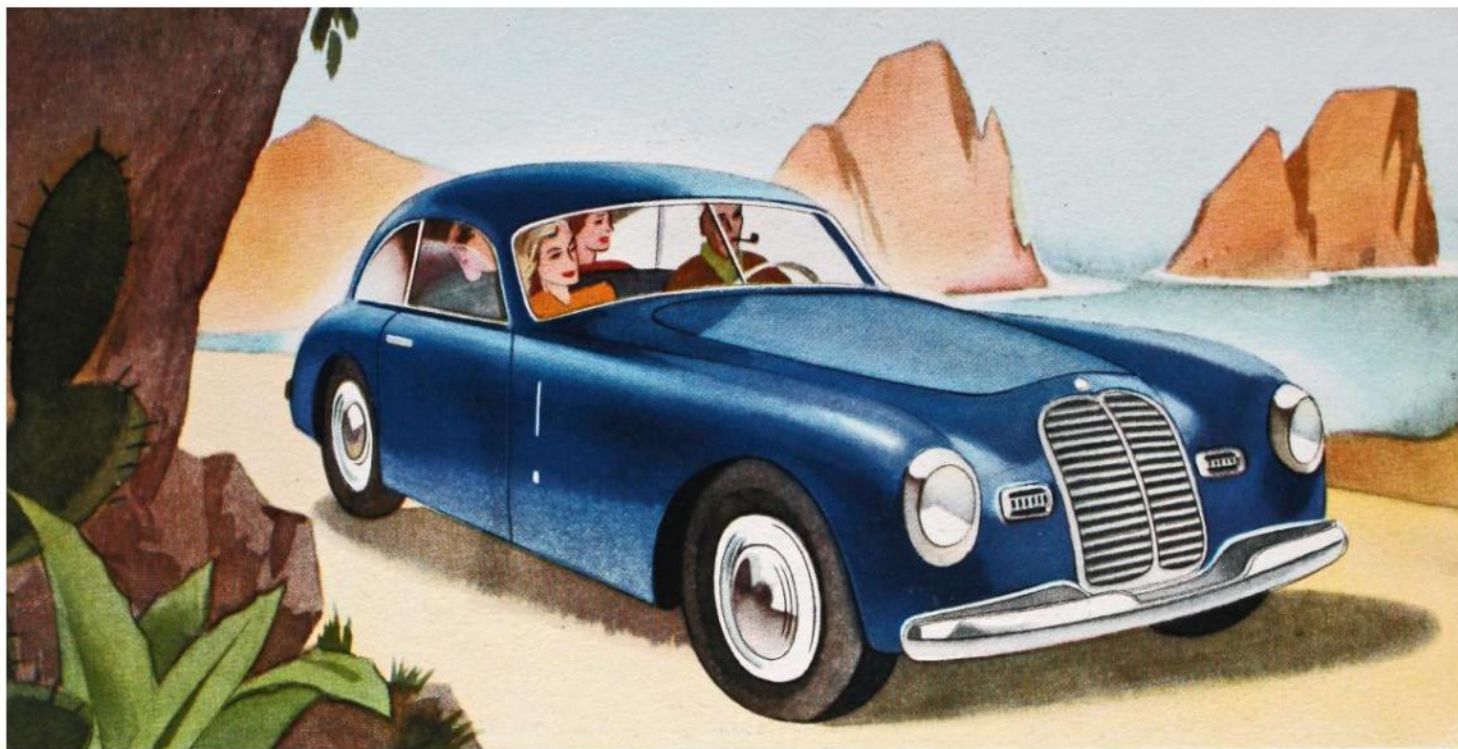
A destra. Sospensione anteriore a bracci con molla elicoidale.

Più a destra. La copertina del depliant della gamma 1948.

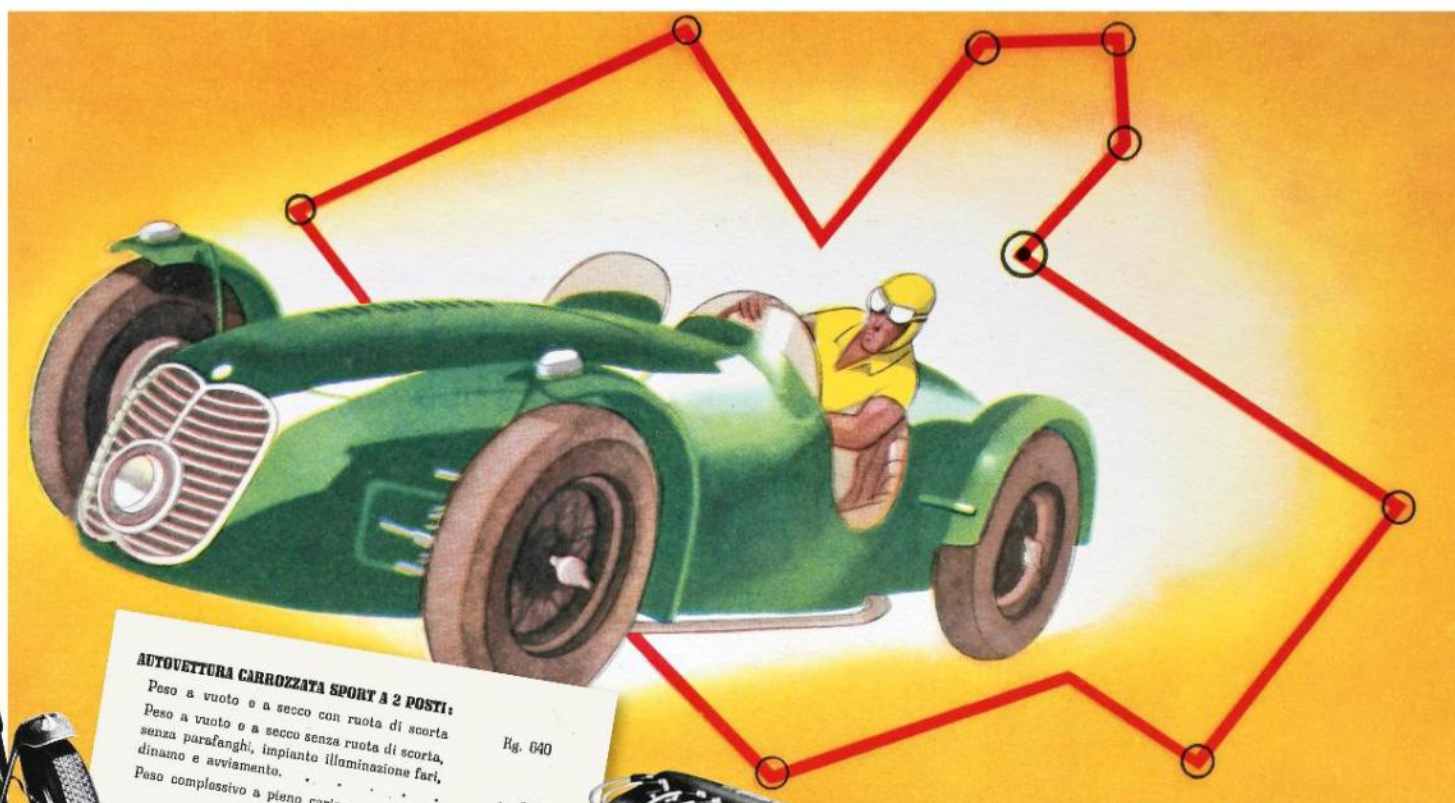
Sotto. La coupé era vestita da Pinin Farina con una carrozzeria filante ma tradizionale, caratterizzata dal cofano lungo, dall'abitacolo arretrato e dal parabrezza in due parti.



A6 Turismo Coupé Pinin Farina



A6 GCS Sport Competizione



AUTOVETTURA CARROZZATA SPORT A 2 POSTI:

Peso a vuoto e a secco con ruota di scorta
Peso a vuoto e a secco senza ruota di scorta,
senza parafranghi, impianto illuminazione fari,
dynamo e avviamento.
Peso complessivo a pieno carico

Kg. 640

» 580
» 740

AUTOTELAIO:

Tubolare rigidissimo. Abbassato con sedili
incorporati.

Passo

Carreggiata anteriore

Carreggiata posteriore

Altezza minima da terra

mm. 2310

» 1210

» 1150

» 120

MOTORE:

A quattro tempi con 6 cilindri in linea.
Basamento in ghisa speciale. Albero a gomiti in acciaio al

Cromo Nickel. Biella in acciaio al Cromo Nickel stampato
lavorato a stelo a doppio T. Cuscinetti di banco con metallo
antifrizione e cuscinetti biella al bronzo piombo indionizzato.
Stantuffi in lega leggera con due anelli di tenuta e un raschia.

Albero a cannes in testa comandato con catena triplus
bicorpi. N. 3 carburatori Weber monocorpi o N. 3 carburatori Weber
damento centrifuga. Pompa olio di mandata. Dinamo co-
mandata a cinghia. Motorino d'avviamento a batteria Maserati.

Alesaggio

Corsa

Cilindrata totale

Numero Massimo dei giri al 1'

Potenza massima corrispondente

Potenza fiscale (in Italia)

mm. 72

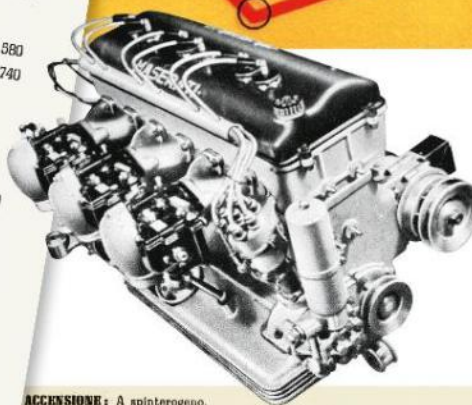
» 80

cc. 1978

6000

HP. 130

» 16



ACCENSIONE: A spinterogeno.

CAMBIO DI VELOCITÀ: a 4 marce e retromarcia.

Rapporti cambio in	1a velocità	1 : 3,60
»	2a »	1 : 1,78
»	3a »	1 : 1,35
»	4a »	1 : 1
»	prona diretta	1 : 1
»	retro marcia	1 : 6,25

VELOCITÀ MASSIMA Km. ora 205

CAMBIO: quattro marce, cui la 4a e la 3a sincronizzata. Lubri-
ficazione sotto pressione con pompa ad ingranaggi. Capacità
olio nella coppa Kg. 2.

FRIZIONE: Monodisco a secco.

FRENI: Idraulici sulle quattro ruote comandati a pedale
Meccanico sulle ruote posteriori comandato a mano

POSIZIONE DELLA GUIDA Sinistra

SOSPENSIONE ANTERIORE: Indipendente a molle spirale

SOSPENSIONE POSTERIORE: a balestre e puntoni. Brevettata

SEGNALAZIONI: Illuminazione e apparecchi di segnalazione in
conformità al regolamento sportivo internazionale per vetture
Sport

RUOTE A RAGGI:

Misura del cerchio 3,50 x 16"

Misura dei pneumatici 5,50 - 16"

SERBATOIO CARBURANTE: capacità litri 100

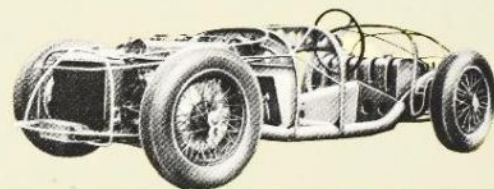
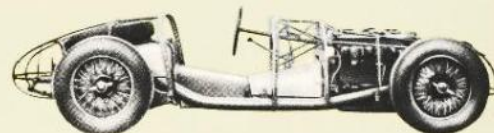
SERBATOIO LUBRIFICANTE: capacità litri 15

CARBURANTE: Miscela a base di alcool metilico.

Tre lettere, un mito

Sopra. La "A6" che porta una delle
sigle più famose dell'automobilismo
sportivo: "GCS", che sta per "Ghisa
(lega utilizzata per il basamento,
ndr), Sport, Competizione".

A sinistra. Il motore aveva la
cilindrata maggiorata a 1978 cm³
grazie all'alesaggio aumentato di 12
mm. I cavalli erano 130 a 6000 giri.



Telaio tubolare

A destra. Il telaio della "GCS" in tubi
d'acciaio era ribassato e incorporava
la struttura dei sedili. Quello di guida
era arretrato e consentiva al pilota
una posizione molto distesa.

Il passo era più corto di 24 cm
rispetto alle coupé e cabriolet e le
carreggiate più strette. Le "GCS"
prodotte furono 15: 12 vendute
in Italia e 3 esportate.

AUTOVETTURA CON CARROZZERIA MONOPOSTO:

Peso a vuoto in ordine di marcia non superiore a . . . Kg. 630
 Peso complessivo a pieno carico . . . » 850

Autotelaio:

Telaio tubolare con sospensione anteriore indipendente a parallelogramma trasversale e molle spirale. Sospensione posteriore a ponte rigido e molle balestre.
 Passo . . . mm. 2500
 Carreggiata posteriore . . . » 1200
 Carreggiata anteriore . . . » 1250
 Diametro tamburi freni anteriori posteriori . . . » 380
 Misura gomme . . . Ant. 17" x 5.00 post. 16" x 6.00
 Freni idraulici sulle quattro ruote comandati a pedale, meccanico sulle ruote posteriori comandato a mano.

Motore:

Numero dei tempi . . . 4
 Numero dei cilindri . . . 4
 Alésaggio . . . mm. 78
 Corsa . . . » 78
 Cilindrata totale . . . cc. 1492
 Volume camera di scoppio . . . » 72
 Rapporto volumetrico di compressione . . . 6 : 1
 Numero massimo dei giri al 1' . . . 6000 + 7000
 Potenza massima corrispondente . . . HP. 250 + 260
 Carburatore . . . Weber bicorpo
 Lubrificazione forzata.

COMPRESSORI: N. 2 compressori - tipo Roots che comprimono a doppio stadio.
 Pressione massima di sovralimentazione . . . m. H2O. 18 + 20

CAMBIO DI VELOCITÀ:

Rapporto cambio in 1^a velocità . . . 1 : 2,91
 » » » II^a » . . . 1 : 1,68
 » » » III^a » . . . 1 : 1,23
 » » » presa diretta . . . 1 : 1
 » » » retro marcia . . . 1 : 3,41
 Velocità massima . . . Km. ora 250/260

ACCENSIONE: A magnete con anticipo.

FRIZIONE: A dischi multipli.

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE . . . litri 190

CAPACITÀ SERBATOIO LUBRIFICANTE . . . » 28

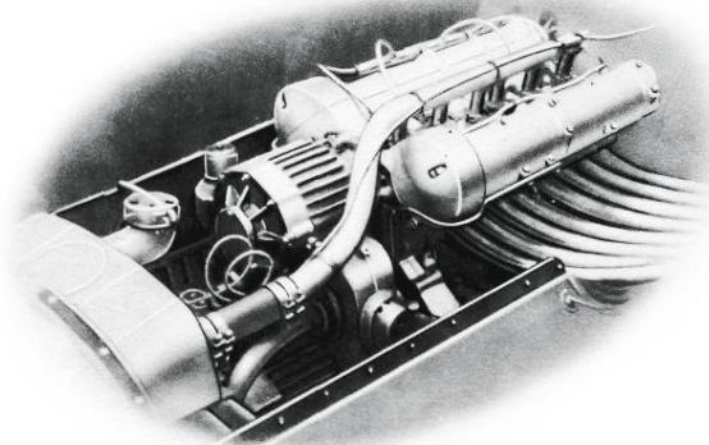
CARBURAZIONE: Miscela Standard R - oppure:

Alcool metilico 85 % - Acetone 10 % - Benzolo puro 5 %

LUBRIFICAZIONE: Olio di ricino 0000.

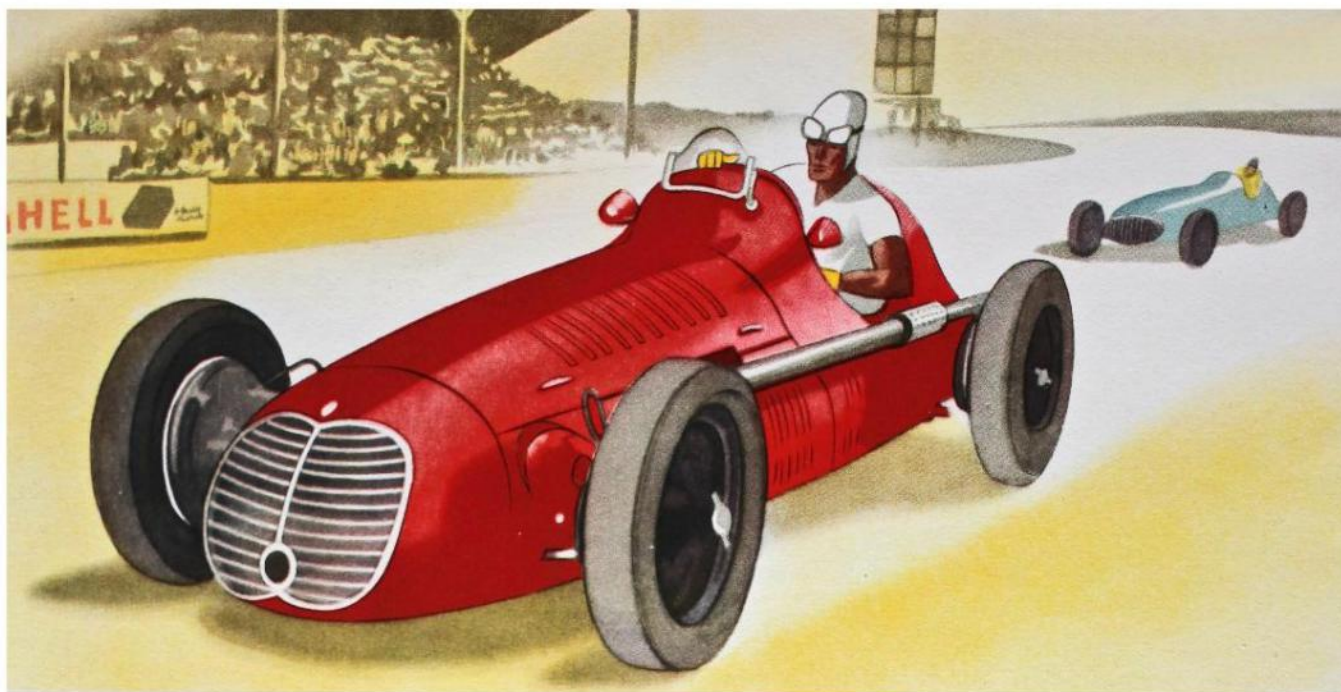
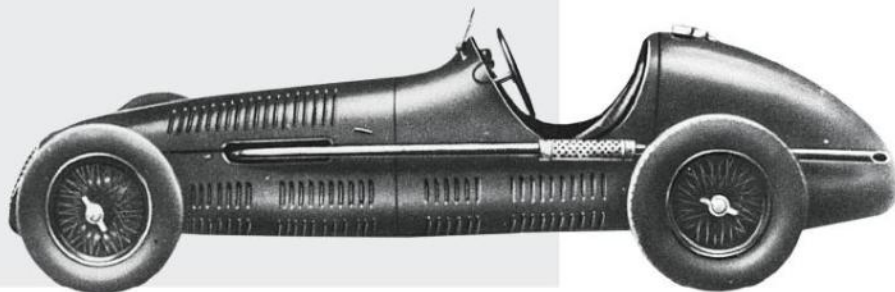


4CLT/48

**Anteguerra ma velocissima**

Qui sopra. Il motore a 4 cilindri da 1500 cm³ sovralimentato con due compressori Roots spingeva la "4CLT" a oltre 250 km/h.

A sinistra e sotto. Fino al 1949 la vettura, una monoposto da 830 kg, veniva offerta ai piloti dei gran premi. Tra questi, Alberto Ascari, Luigi Villorosi, Nino Farina, Juan Manuel Fangio, Raymond Sommer e il principe Bira. Nata nel 1939 come "4CL" con chassis a longheroni, evolverà nella versione "CLT" del 1948 con telaio tubolare. La potenza del motore richiedeva infatti una struttura molto più rigida. L'ultima evoluzione farà in tempo a partecipare al primo campionato di F.1 nel 1950.



VIAGGIARE ALLA MODA



Weekend D'AUTUNNO



Vi siete mai chiesti che scarpe indossare o che berretto mettere in testa quando viaggiate a bordo della vostra spider anni Cinquanta? Sentirsi intonati con la propria automobile è un sottile equilibrio di molti fattori: gusto personale, moda del momento, cura del dettaglio e - perché no? - un pizzico di stile ereditato dal passato. Per l'autunno alle porte il classico giubbino da pilota non è mai fuori posto, come non lo è l'intramontabile coppola. Per le donne, invece, prevalgono i pantaloni e lo stivaletto basso. Colori: grigio e marrone

di **Silvia Piano**, foto di **Daniele Tenconi**

Lei e lui con stile

Nella foto. Lei: dal progetto "Vintage Archive Wool" di Woolrich il completo in tweed con collo in pelo; il classico rivisto con un taglio moderno. In pelle di bufalo indiano la borsa e il borsone di Beretta. Di Roberto Del Carlo gli stivaletti in camoscio dai toni vivaci. Lui: dalla collezione autunno 2013 di Beretta la giacca tre bottoni in waxed cotton stampa Principe di Galles è indossata su classici pantaloni di fustagno Duca Visconti di Modrone color kaki; camicia button down in drip dry (tessuto che non si stira e si asciuga rapidamente). Borsa da weekend in waxed cotton con dettagli in pelle e scarponcini stringati.



INCONTRO DI CAVALLI TRA IL V6 DELL'“AURELIA B24” E I PUROSANGUE DEL MANEGGIO



L'idillio agreste

A sinistra. La classica giacca in cotone oleato Barbour è indossata su camicia bianca con inserti tartan. Pantaloni in canvas di cotone Woolrich; cintura e collana in metallo color fumé e strass sono di Nanni. Gli stivaletti modello Nena e la borsa Andre sono di Fiorentini+Baker. L'auto è una Lancia "Aurelia B24 Convertibile" (1956-58). In alto a sinistra. Nell'iconico tartan gli stivali in gomma idrorepellente insieme all'ombrello.

Un marchio, una storia

Sopra. Nata per la Marina e l'Aviazione americane la giacca in pelle è una rivisitazione sempre nuova e attuale di ogni collezione Avirex, come il classico Chinos in heavy gabardine stone washed su cui è indossata. Camicia a righe in puro cotone.

A destra. Cardigan con collo a scialle in pura lana vergine come la cravatta in verde sottobosco.



STILE IMPECCABILE E CURA DEL DETTAGLIO A BORDO DELLA MERCEDES-BENZ "190 SL"



Questione di pelle

Sopra. La raffinata eleganza del cruscotto della Mercedes "190 SL" (1955-63) si abbina al completo e agli accessori di Beretta; giacca in lana a disegno tweed e pantaloni alla cavallerizza. In perfetto stile inglese e realizzate a mano le borse in pelle di bufalo indiano, tinte in botte e conciate al vegetale.

Comode e con le ruote

A destra. Ogni particolare è accurato e ricercato in questi accessori da viaggio di Beretta. Tutte le finiture sono in pelle, il tessuto elegantemente trapuntato e le minuterie in ottone anticato; le maniglie soft touch rendono comoda la presa e le ruote facilitano lo spostamento anche a pieno carico.





Siamo a cavallo

Sopra. Beretta strizza l'occhio allo stile country per questo completo con giacca in lana con dettagli in Amaretta sulle tasche e pantaloni con bottoni alle caviglie; classica la camicia button down in flanella. Cintura in acciaio intrecciata con inserti in pelle multicolor di Nanni e polacchino color asfalto con maxi linguetta chiusa da fibbia sono di Roberto Del Carlo.

Non solo per il vento

A sinistra. Coppola in lana con particolare trattamento idrorepellente Teflon e membrana impermeabile BWB di Beretta, come il gilet in lana imbottito e la camicia in flanella leggera.

Il blu che non tramonta

A destra. Anche nel look sportivo la giacca blu trova il suo spazio e Avirex ce lo dimostra con questa field jacket in lana delavé tinto filo modello Arizona; l'abbinamento con il classico girocollo in pura lana color cielo e i pantaloni Chinos in heavy gabardine completano l'insieme. Le scarpe basse in vitello ingrassato sono di Beretta. L'auto è la Morgan "Plus 8", importata da Borghi Automobili di Milano.

Hanno posato per noi Paulina Gluszek e José Enrique.



Un tocco di pelle

A sinistra. Giacca modello Biker in waxed cotton (con inserti che evidenziano le spalle in pelle invecchiata) e pratiche tasche applicate; pantaloni di fustagno e camicia a quadri. Scarponcino stringato della linea Vintage calzature. Collezione Beretta.

Particolari che contano

A destra. Il motivo Uniform in tessuto contrastante rende esclusivi i classici jeans in cotone comfort di Beretta. Cintura con profilo in metallo e borchie di Nanni.

Avirex: www.avirex.com

Barbour e Woolrich: www.wpstore.com

Beretta Gallery Milano: www.beretta.com

Accessori: www.fiorentini-baker.com, www.nannimilano.it, www.robertodelcarlo.it

**LOOK IMMUTABILE E MOLTO BRITISH
PER LA NUOVISSIMA MORGAN "PLUS 8"**



Alla cavallerizza

A sinistra. Della linea Classic&Tech, che coniuga il classico a materiali d'avanguardia, la mantella con interno in lana indossata su classici jeans e stivali alla cavallerizza in vitello invecchiato e waxed cotton. Il pratico gilet in pura lana con imbottitura in piuma è foderato in micropile. Pantaloni in velluto Visconti di Madrone. Collezione Beretta. In alto. Un piccolo fiore dona un tocco di femminilità al classico cappello di Barbour.

OMAGGIO AI PICCOLI

Sono stati loro, gli artigiani costruttori, i protagonisti della manifestazione. Le vetture che essi realizzavano utilizzando parti di vetture di serie hanno entusiasmato il pubblico lungo i 9 km di salita sui colli piacentini

di Gaetano Derosa



Pezzi da novanta
Sopra, da sinistra. La Simca "8 Super Sport" (1951) di Luigi Strata e la Bugatti "35 B" dell'evetico Ivo Boschor. Sotto. L'Alfa Romeo "Giulietta Sprint Veloce" Zagato di Axel Marx affronta con brio uno dei tornanti prima di Vernasca.



Maestri battilastra che modellavano l'alluminio alla ricerca della massima aerodinamica e leggerezza, saldatori capaci di trasformare pochi metri di tubo di ferro in un telaio vincente, preparatori in grado di riempire di cavalli i cilindri di un pacifico motore di serie: a questi artigiani, quasi sempre italiani, che con le loro idee alimentarono l'automobilismo sportivo degli anni d'oro, è stata dedicata la diciottesima Vernasca Silver Flag organizzata dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca.

Nella sezione "Piccoli bolidi, grandi passioni" si sono infatti schierate una quarantina di macchine delle categorie Sport e monoposto, assemblate tra il 1937 e gli inizi degli anni Settanta partendo sempre dalla base meccanica di vetture di grande serie. Tra queste, le Fiat "Topolino" e "1100" erano di gran lunga le più diffuse. Una stagione che per poco più di un trentennio ha appassionato schiere di piloti e ha contribuito alla popolarità dell'automobilismo sportivo in Italia.

Spazio dunque ai vari Aguzzoli, Bandini, Blatta, Cisitalia, Crivellari, Dagrada, De Sanctis, Facchioli, Gilco, Ermini, Stanguellini, Taraschi, Vol-

pini, solo per citare alcuni degli oltre duecento marchi che animarono quel trentennio. La fama di alcuni si diffuse anche all'estero, altri restarono nell'ombra, molti di loro vantavano un "arma segreta", cioè la soluzione o la trovata che avrebbe assicurato alla loro vettura la vittoria. Gran parte dei costruttori si cimentava personalmente al volante delle proprie automobili nelle competizioni dell'epoca, dalla Mille Miglia alle gare in salita che si svolgevano quasi tutte le domeniche in varie località della Penisola.

La Vernasca Silver Flag non è una corsa di velocità. La definizione ufficiale è "concorso dinamico di conservazione e restauro per vetture da competizione", in altre parole una sfilata rievocativa su strada chiusa al traffico, riservata a vetture da competizione, la maggior parte delle quali non sono neppure omologate o targate. Questa premessa non ha impedito ai piloti di togliere il guinzaglio alle loro vetture e di lanciarle allegramente verso il traguardo, in modo da rievocare anche le derapate, i fuorigiri e i rapidi cambi di marcia di una volta.

Quest'anno le macchine che il 29-30 giugno ➤



Sfida tra "750 Sport"

Nella foto. La Mardal "750 Sport" (1950) di Luciano Rupolo tallonata dalla Gilco "750 Sport" (1950) di Uberto Pietra. La prima fu fatta costruire da Umberto Marzotto e Nicolò dal Moro (da cui il nome Mardal) per correre la Mille Miglia; la seconda venne guidata da Maria Teresa de Filippis in varie gare.



Regina dei rally

Sopra. La Lancia "037 Rally" del 1981 di Massimo Sordi: vanta un importante passato sportivo e fu guidata anche da Walter Röhrl.

Sopra a destra. La berlinetta Ferrari "212 Le Mans" del 1951 appartenente a Paolo Casella. Al suo attivo le partecipazioni alla Mille Miglia nel '53 e nel '55.

La barchetta di Jim Clark

A destra. La Lotus "23 B" di Kurt Jaehn, che debuttò nel 1962 sul circuito del Nürburgring pilotata da Jim Clark. È allestita su un telaio a traliccio di tubi e monta un motore a doppio albero a camme di 1,6 litri.



Bardelli, ancora lui

Sotto. La piccola Siata "636 Grand Sport" del 1937 di Fausto Bardelli, che ha corso in coppia col figlio Alberto. Per Fausto si è trattato di un ritorno: qui aveva corso negli anni Sessanta, quando la gara era di velocità in salita e si chiamava Castell'Arquato-Vernasca.



hanno affrontato ad andatura "briosa" il tracciato di 9 km sono state 210, suddivise nelle categorie Turismo, GT, Sport Prototipi, monoposto a motore anteriore e a motore posteriore, "regine delle salite" e vetture anteguerra.

La giuria, composta da giornalisti italiani e stranieri, oltre che da rappresentanti dell'Asi e da storici dell'automobile come il nostro collaboratore Adriano Cimarosti, ha assegnato due "Best of show": il primo, per le vetture anteguerra, alla Maserati "8CM" del 1934 dell'elvetico Kurt Hasler; il secondo, per le auto postbelliche, alla Ferrari "500 Mondial" di Dieter Roschmann, vettura che corse la Mille Miglia del 1955 con il gentleman driver Carlo Leto di Priolo.

Il trofeo "Spirit of Motoring" è andato

alla gigantesca Porsche "935 Fabcar" del 1982 di Mauro Borella (vincitrice anche del premio Porsche Italia); il "Ladies Trophy" è stato assegnato dalle signore presenti alla Ferrari "212 Berlinetta Le Mans" del 1951 di Paolo Casella.

Una menzione particolare la merita la piccola Siata "636 Grand Sport" del 1937, simbolo di questa edizione perché riprodotta nella locandina ufficiale. Anche il suo proprietario, Fausto Bardelli, merita una citazione: è uno dei pochi partecipanti che può vantarsi di aver corso la "vera" Castell'Arquato-Vernasca, gara di velocità in salita che si disputò dal 1950 al 1972, da cui deriva l'attuale Vernasca Silver Flag rievocativa.

Tra i personaggi di spicco che hanno preso il via c'era Guy Verhofstadt, primo ministro belga dal 1999 al 2008, nonché parlamentare europeo dal 2009, il quale ha voluto partecipare al "concorso dinamico" con una rara Elva "Sport Mark III" del 1959: "Per verificare", ha detto, "se davvero la Vernasca Silver Flag può essere considerata una piccola Goodwood italiana".



La Elva del premier

A sinistra. L'ex primo ministro belga Guy Verhofstadt al volante dell'Elva "Sport Mark III" (1959). Sotto. La Porsche "910" di Jacobs Ottokar con cui Gerhard Mitter vinse il Campionato Europeo della Montagna nel 1967. In basso. Problemi in partenza per la Cooper "T75" Formula 1 (1969) di Nicola Bodini, che viene aiutato a spinta da due volontari.



IN SALITA FILA TUTTO LISCIO. I PROBLEMI SEMMAI SONO ALLA PARTENZA: QUALCUNO HA BISOGNO DI UNA SPINTA...



YOUNGTIMER MG "F" 1995-2001



VIAGGIO NEL NEW ENGLAND

Motore trasversale e al centro, fasatura variabile, linea aerodinamica. Dunque niente a che vedere con le spider della vecchia Inghilterra? Non proprio: anche lei scoda in curva, lascia passare acqua dalla capote e accusa noie all'impianto elettrico. Nel rispetto della tradizione

di Marco Di Pietro



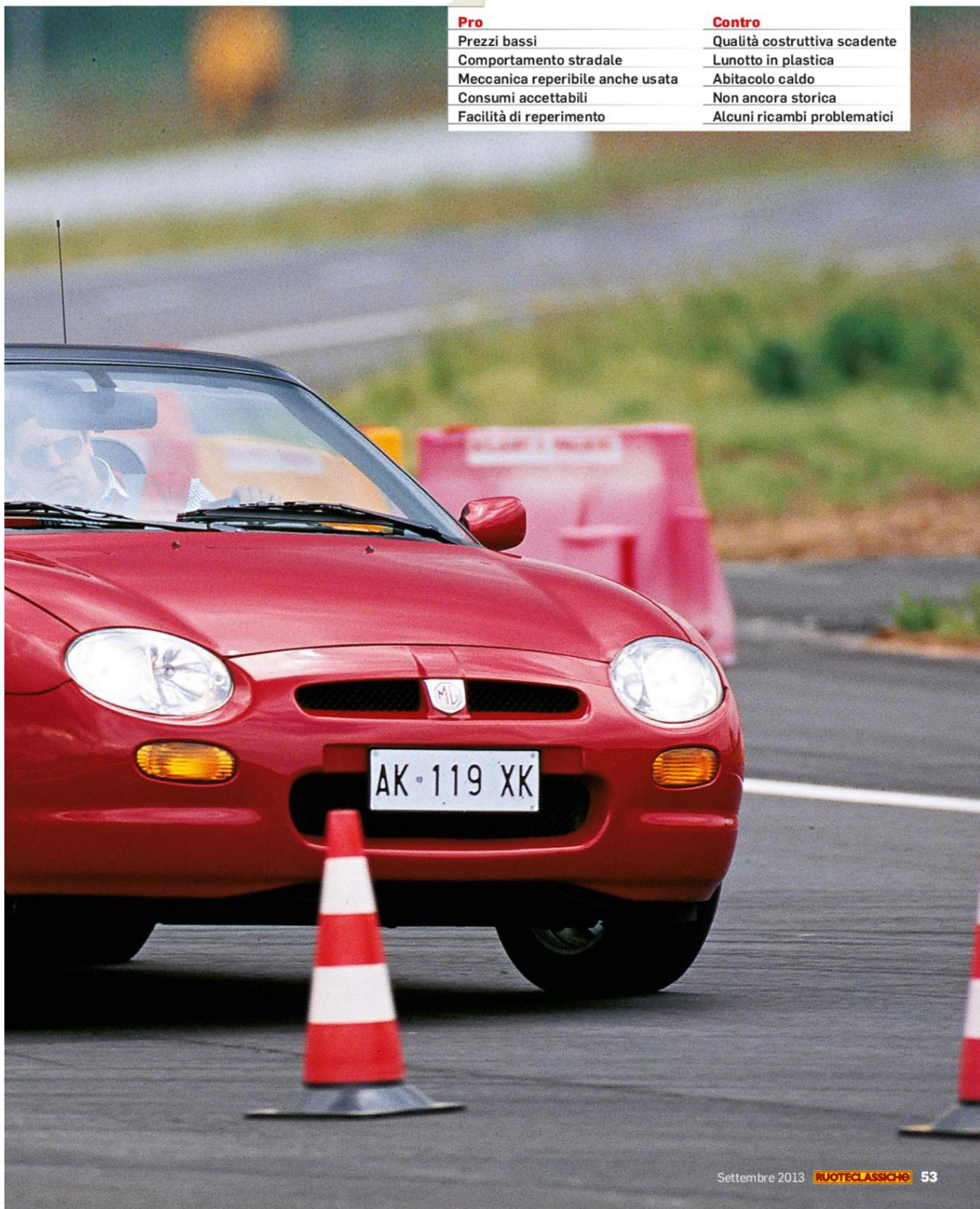
L'abitacolo è andato in avanti
Nella foto. Spiccano i fari tondi, quasi alla giapponese, che guarniscono il corto frontale. Sulle fiancate sono evidenti invece le feritoie di ingresso dell'aria di raffreddamento, che rivelano la presenza del motore posteriore.
In alto. Sulle ruote rivediamo l'antico marchio ottagonale MG.

Pro

Prezzi bassi
Comportamento stradale
Meccanica reperibile anche usata
Consumi accettabili
Facilità di reperimento

Contro

Qualità costruttiva scadente
Lunotto in plastica
Abitacolo caldo
Non ancora storica
Alcuni ricambi problematici





La storia della MG "F" è di quelle che pongono molti interrogativi. Perché l'industria automobilistica britannica è quasi scomparsa? Una spider nel più puro stile anglosassone avrebbe ancora appeal ai giorni nostri? Se la "F" l'avesse prodotta un'altra Casa avrebbe avuto un destino diverso? Se avesse avuto il motore anteriore avrebbe riscosso più successo? Tutti interrogativi che non possono avere una risposta certa. La sola certezza è che la "F" (e la sua diretta discendente "TF") fu l'ennesimo canto del cigno della marca di Abingdon (diciamo Abingdon per abitudine, ma sappiamo che all'epoca della "F" la produzione era a Longbridge). Un canto del cigno forse non definitivo, visto che la MG "TF" è ancora costruita dalla marca, diventata di proprietà cinese nel 2007, con alterne fortune commerciali.

Ma torniamo alla "F" del 1995. Presentata a settant'anni dal debutto sulla scena automobilistica del marchio MG, doveva essere l'erede della "B". Rispetto a questa, dotata di una meccanica tradizionale (motore anteriore, trazione posteriore e una linea classica), la "F" ha una vocazione ben più sportiva, sottoli-

neata dal motore centrale. I tecnici MG-Rover si sono posti infatti come obiettivo una vettura con eccezionali caratteristiche di agilità e di tenuta di strada, anche se "alla vecchia maniera".

Dei due motori disponibili, entrambi di 1,8 litri, il più interessante è il "VVC" (Variable Valve Control, cioè a controllo elettronico della fasatura) da 145 CV, contro i 120 CV dell'altro. Nei circa sei anni di produzione sono stati introdotti anche altri motori: un "1600" da 112 CV destinato a una versione "entry level" con dotazioni ridotte per contenere il prezzo, un "1800" da 120 CV abbinato al cambio automatico "Stepron" e un "1800" da 160 CV (versione "Trophy") uscito nel 2001 a fine della carriera (pressoché introvabile in Italia). La MG "F" ha conosciuto un discreto successo: a partire dal 1996, primo anno intero di produzione, la fabbrica sfornava 265 esemplari alla settimana. Complessivamente ne sono state realizzate 77.301, per metà della versione "VVC".

Perché un collezionista di youngtimer oggi dovrebbe mettersi nel box una "F"? Innanzitutto per il marchio che ha una grande importanza storica. In secondo luogo per le quotazioni di mercato decisa-

Due posti secchi (per il caldo)

Sopra. L'abitacolo è per due: alle spalle dei sedili, rivestiti in pelle sui fianchi e in tessuto "Fusion" nella parte centrale, c'è la paratia di divisione dal motore, che butta caldo come su tutte le sportive a motore centrale di vecchia impostazione. Sarebbe utile il climatizzatore, che però è presente su pochi esemplari. Sotto. Cerchi a cinque raggi ma con quattro bulloni... Insopportabile.



segue a pag. 58



Spazio in abbondanza

Sopra. Al vano bagagli posteriore, abbastanza grande, si aggiunge quello anteriore, che però è quasi tutto occupato dalla ruota di scorta, dalla batteria e dall'impianto di raffreddamento.

A sinistra. La coda è caratterizzata dal doppio scarico.

Sotto a sinistra. Particolare della presa d'aria laterale, protetta da una rete metallica.



I DATI DI QUATTORRUOTE

Giugno 1996

Velocità massima km/h

Dichiarata	212
Effettiva	205,020

Accelerazione

km/h	secondi
0 - 60	3,7
0 - 100	8,6
0 - 120	12,2
0 - 130	14,0
0 - 140	16,7
0 - 160	23,4

Ripresa in V marcia

km/h	secondi
70-100	10,4
70-120	18,3
70-130	22,7
70-140	27,5

Frenata

velocità km/h	metri
60	14,0
100	38,9
120	56,1
130	65,8
140	76,3

Consumi

km/h	km/litro
60	20,5
90	16,5
100	15,2
120	12,9
130	11,9
140	10,6
150	9,5

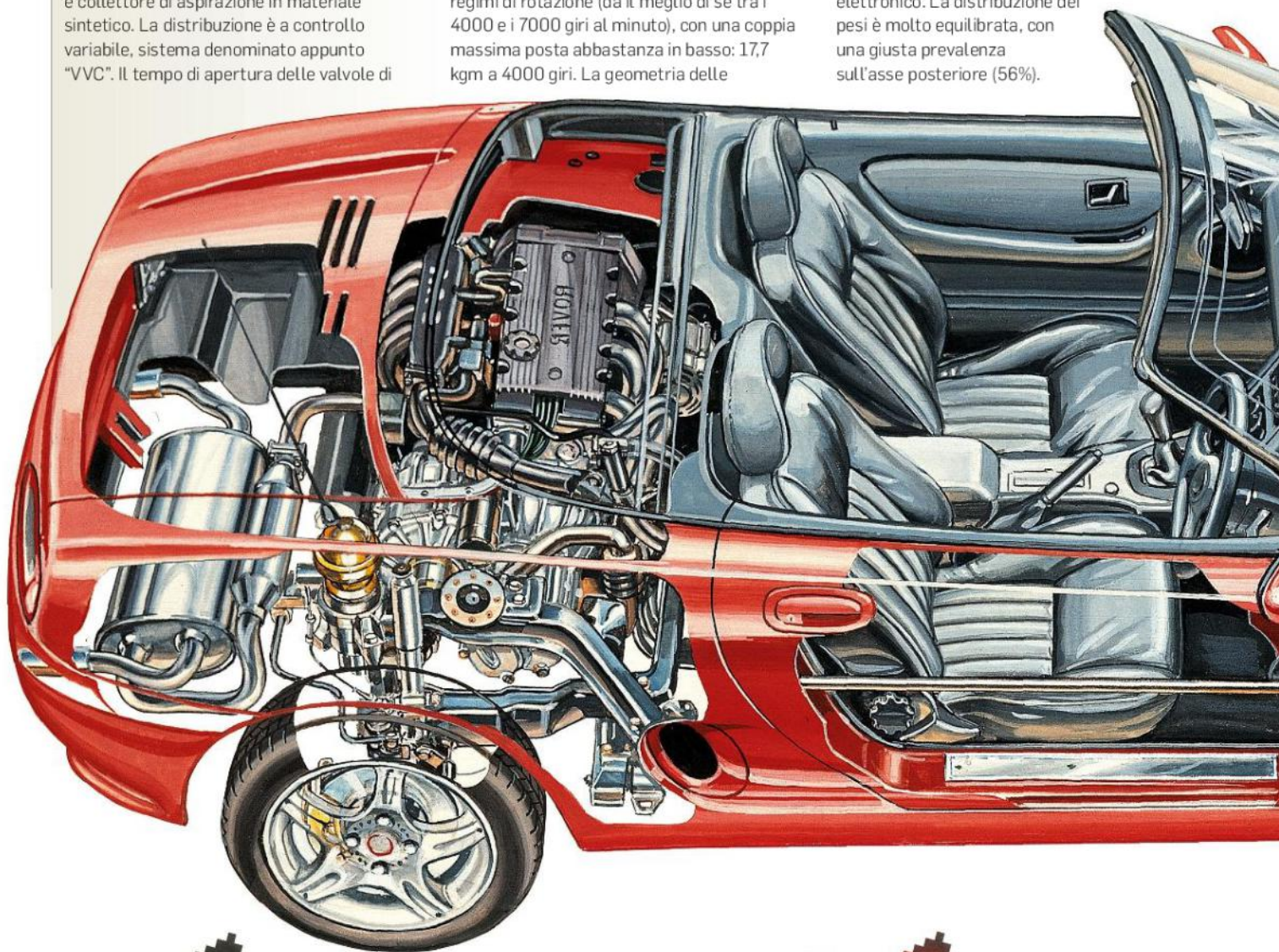


PESI AL CENTRO E BEN RIPARTITI

Il motore è un Rover della serie "K", utilizzato anche su altri modelli, che però nella versione "VVC" della "F" è disposto in senso trasversale in posizione posteriore-centrale. Si tratta di un quattro cilindri bialbero con sistema di controllo elettronico e collettore di aspirazione in materiale sintetico. La distribuzione è a controllo variabile, sistema denominato appunto "VVC". Il tempo di apertura delle valvole di

aspirazione può variare all'infinito tra i valori minimo e massimo di apertura e chiusura, cioè tra 220 e 295 gradi. La potenza massima del motore "VVC" cresce così da 120 a 145 CV. Si tratta chiaramente di un motore sportivo che predilige gli elevati regimi di rotazione (dà il meglio di sé tra i 4000 e i 7000 giri al minuto), con una coppia massima posta abbastanza in basso: 17,7 kgm a 4000 giri. La geometria delle

sospensioni è piuttosto raffinata: quadrilateri deformabili all'avantreno e al retrotreno abbinati ad ammortizzatori idraulici a gas. Lo sterzo è servoassistito, ma anziché utilizzare una pompa idraulica mossa dal motore, è azionato da un motorino elettrico a controllo elettronico. La distribuzione dei pesi è molto equilibrata, con una giusta prevalenza sull'asse posteriore (56%).



Pelle e tessuto

Ai lati. Due le possibilità di scelta di colore degli interni: tessuto "Fusion" rosso oppure nero-verde. Le "VVC", più costose, hanno gli interni simili e di medesimo colore, ma con i fianchi dei sedili in vera pelle.



I RICAMBI OGGI

Kit dischi anteriori	Euro 350
Ammortizzatori "Hydragas" nuovi (4)	400
Faro anteriore (completo)	380
Faro posteriore (completo)	400
Impianto di scarico	900
Paraurti anteriore (grezzo)	300
Paraurti posteriore (grezzo)	300
Set candele	120
Filtro aria	60
Interni completi (usati)	1000

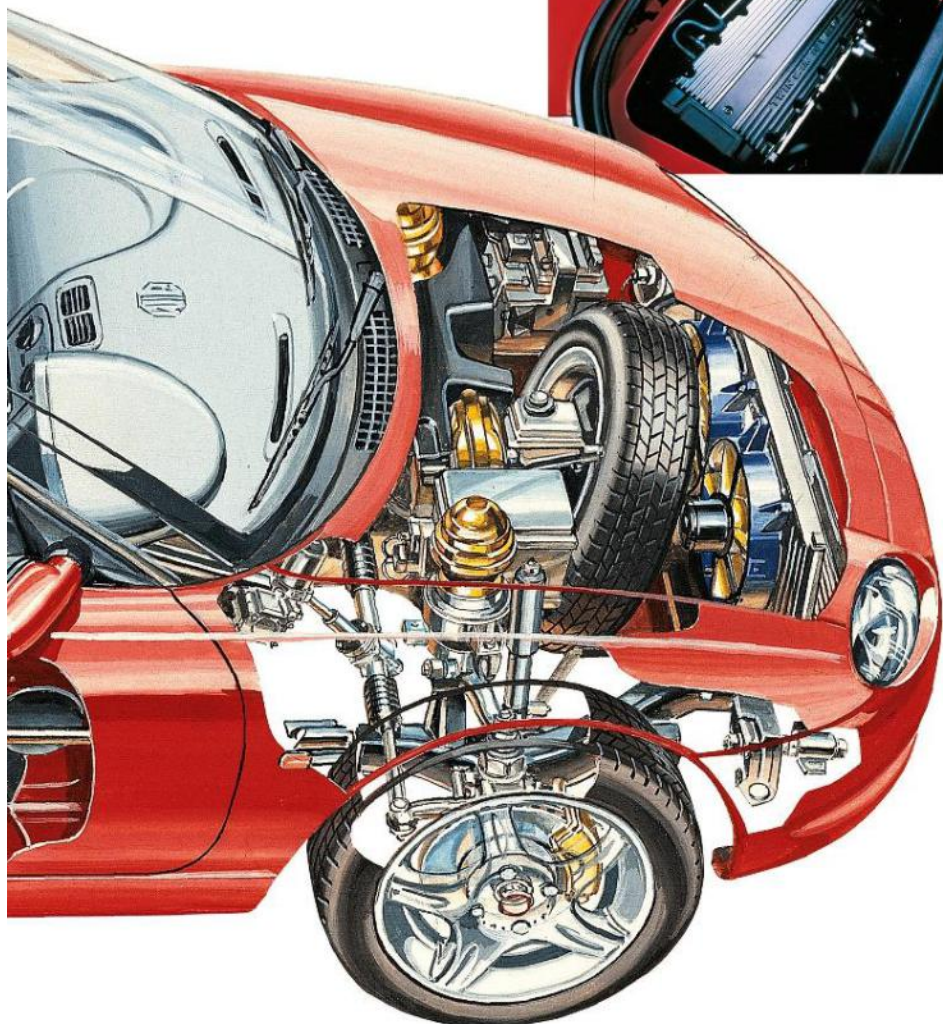
GLI ACCESSORI ALL'EPOCA

ABS (di serie su "VVC")	Lire 2.350.000
Airbag passeggero	974.000
Antifurto	656.000
Climatizzatore	3.075.000
Hardtop	1.750.000
Radio Philips "RC 348"	550.000
Vernice metallizzata	769.000

CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore centrale, trasversale 4 cilindri in linea Alésaggio 80,0 mm - Corsa 89,3 mm Cilindrata 1796 cm ³ Rapporto di compressione: 10,5:1 Potenza 145 CV DIN (107 kW) a 7000 giri/min. Coppia 17,7 kgm (174 Nm) a 4000 giri/min. Distribuzione con 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa Fasatura variabile idraulicamente a controllo elettronico Impianto di iniezione e accensione elettronica integrato Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce + RM Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco, comando idraulico Pneumatici anteriori 185/55 VR 15, posteriori 205/50 VR 15 Cerchi in lega leggera 6Jx15".
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Scocca portante in lamiera stampata Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra stabilizzatrice Elementi elastici "Hydragas" Freni a disco, anteriori autoventilanti con dispositivo antibloccaggio ABS Scatola guida a cremagliera con servocomando elettrico Capacità serbatoio carburante 65 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2375 mm Carreggiata ant. 1443 mm - post. 1483 mm Lungh. 3917 mm - Larghezza 1628 mm Altezza 1264 mm - Peso in ordine di marcia 1080 kg.
Prestazioni	Velocità 212 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 8 secondi.

Lavori con difficoltà
A destra. Come su molte vetture
con motore centrale, è difficile
l'accesso agli organi meccanici.



GAMMA COLORI

IL VERDE È UN CLASSICO, MA ROSSA...



Flame Red (rosso pastello)



White Diamond (bianco pastello)



British Racing Green (verde pastello)



Blue Amethyst (blu metallizzata)



Charcoal (nero metallizzato)

LE CONCORRENTI



MG
F 1.8 VVC



Alfa Romeo
Spider 2.0 16V TS



BMW
Z3 1.8i



Fiat
Barchetta



Mercedes
SLK 200

Cilindrata cm ³	1796	1970	1796	1747	1998
Potenza CV/kW	145/17	50/1101	116/85	130/96	136/100
Velocità km/h	212	210	194	200	208
Prezzo all'epoca lire	49.134.000	48.400.000	49.650.000	34.950.000	59.950.000
Quotazione attuale euro	5000	3000	8000	5000	6000



da pag. 54

Balla balla, ballerina

Sopra e in alto. La tenuta di strada è una delizia per gli appassionati della guida sportiva. A patto che si abbia una certa confidenza con sovrasterzo e controsterzo. Infatti la spider britannica mostra la tendenza a scodare anche ad andature relativamente modeste, soprattutto se si rilancia bruscamente l'acceleratore in curva.

Sopra a destra. Diversamente da altre spider, qui la capote chiusa non "danneggia" la linea della vettura.

mente invitanti: intorno ai 5000 euro (ma si possono trovare delle "1.8 VVC" accettabili a 3000 euro): in genere la meccanica non necessita di interventi impegnativi, magari c'è un po' da sistemare la carrozzeria, a cominciare dal lunotto della capote in materiale plastico trasparente, ingiallito, opacizzato o tagliato (la sostituzione del "trasparente" può costare sui 250-300 euro). Ma sono altri i veri problemi della "F", legati alla qualità costruttiva "all'inglese" e a una componentistica assemblata in modo approssimativo (quanti scricchiolii!), con plastiche rigide che si rompono in prossimità delle giunture e guarnizioni della capote approssimative, che si deteriorano e danno origine a infiltrazioni d'acqua anche gravi.

A livello meccanico la MG "F" soffre dello scarso raffreddamento del motore, chiuso in un pozzetto alle spalle dell'abitacolo. Le due prese d'aria dietro le portiere e le sei feritoie di evacuazione del calore sul cofano posteriore non bastano ad assicurare il necessario smaltimento del calore. Se a questo dovesse aggiungersi un funzionamento difettoso del termostato, è assai probabile che si bruci la guarnizione della testata: un guaio che si rimedia con poca spesa se scoperto per tempo (tra ricambio e ma-

nodopera possono bastare 150-200 euro), ma se non rileviamo il surriscaldamento e continuiamo a tirare, sono possibili gravi danni alla testata (la revisione completa della "parte alta" del motore, compresa la sostituzione delle valvole, va dai 1200 ai 1500 euro).

È convinzione di molti che il motore della "F" difficilmente possa superare i 60-70.000 km senza revisioni. Sono solo pregiudizi. Da una nostra indagine su un piccolo campione di proprietari, il motore "VVC", se ben tenuto, fa almeno 150.000 km senza problemi. L'impianto elettrico, croce di ogni auto inglese, nel caso della "F" è in genere all'origine di guasti di lieve entità: lampadine che si fulminano a causa di sbalzi di tensione, pulsanti capricciosi, falsi contatti... Cose che, con una revisione approfondita da parte di un elettrauto esperto e una spesa sui 500 euro possono essere quasi completamente eliminate (anche il blocco dell'elettroventola è una sciocchezza, ma le conseguenze non lo sono affatto...).

L'hardtop veniva fornito di serie a periodi alterni. Un'altra nostra indagine sugli esemplari in vendita ci dice che è presente soltanto nel 30% delle vetture in vendita. Il costo di un tetto rigido in buone condizioni (sempre di colore nero, a prescindere dal

SE SPECIALI, COSTANO DI PIÙ

La "F" più diffusa in Italia è la "1.8i VVC" del nostro servizio, seguita dalla "1.8i" da 120 CV. Poche e di scarsa soddisfazione le "1.6i" da 112 CV introdotte nel 2000 come "entry level". Rare anche la "Trophy" (motore "VVC" portato a 160 CV) e le serie speciali che si sono succedute, soprattutto verso la fine della produzione. La prima, prodotta solo nel 1998 per il mercato inglese, è la "LE Abingdon" (dal nome della vecchia fabbrica): colore unico Verde Brooklands (molto scuro) e interni in pelle beige, numerosi particolari cromati. La seconda è la "LE 75th" del '99, 75° compleanno della Casa: 2000 esemplari, due colori (Rosso Mulberry metallizzato e nero), interni in pelle e capote a colori invertiti: rossi con vernice nera, neri con vernice rossa. La terza è la "SE Wegwood" del 2000, colore azzurro metallizzato, interno in pelle e spoiler, lo stesso che poi caratterizzerà la "160 Trophy" del 2000, disponibile in due tinte vivaci (Yellow Trophy e Blue Trophy) e con motore potenziato, assetto ribassato, freni con pinze Ap Racing maggiorate con quattro pistoncini, finiture interne con gli stessi colori dell'esterno. Ultima della serie, la "LE Freestyle" di fine 2001, a pochi mesi dal lancio della "TF": finiture come la "Trophy", ma motore normale. Lo spoiler anteriore è identico a quello della "Trophy". I valori di mercato delle serie speciali arrivano a sfiorare il doppio di quelli delle versioni normali.



Hardtop solo nero, però...

Sopra. L'hardtop calza bene sull'abitacolo della "F". Benché disponibile solo nero, spesso veniva riverniciato nel colore richiesto dal cliente, come per la "F" della foto.



colore dell'auto) si aggira sui 1000 euro. Pochi anche gli esemplari dotati di climatizzatore, un accessorio che all'epoca costava la bellezza di 3.075.000 lire, da aggiungere al non trascurabile prezzo di listino, che nel 1996 sfiorava i 50 milioni di lire (la Fiat "Barchetta", la più accreditata tra le concorrenti della MG "F", costava oltre dieci milioni di meno).

Alla fine il solo difetto grave di questa vettura sono le sospensioni tipo "Hydragas", cui gli inglesi sono stati caparbiamente affezionati fin dai tempi della "Mini". Durano al massimo 50.000 km e la sostituzione richiede una spesa di circa 600 euro. Ti accorgi che non sono efficienti quando noti un'eccessiva rigidità nella marcia, a cui non corrisponde a un'efficace tenuta di strada.

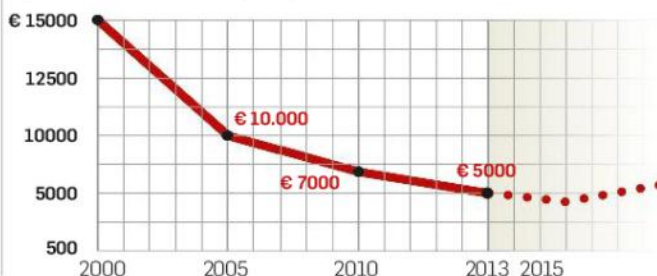
La MG "F", ci siamo capiti, non è il massimo dell'affidabilità. Eppure il suo indice di gradimento presso gli appassionati prende rapidamente quo-

Fascino	****	Una MG è sempre una MG, specie se spider. La "F" offre una disposizione meccanica inconsueta e prestazioni divertenti.
Prezzo	*****	La quotazione è sui 5000 euro, ma si può trovare anche a meno. Non ci sono sostanziali differenze tra le 1.8 normali e le "VVC".
Costo di gestione	****	Il consumo di carburante è eccezionalmente basso: fare 13 o anche 15 km con un litro di benzina è assolutamente normale.
Uso quotidiano	***	È un po' scomoda e rigida, come tutte le spider alla vecchia maniera. Meglio utilizzarla preferibilmente nei weekend e ai raduni.
Affidabilità	***	Può causare delle noie, ma difficilmente ti lascia a piedi. Da controllare attentamente lo stato del motore prima di comprarla.
Reperibilità ricambi	*****	In genere i ricambi delle inglesi si trovano con facilità. Lo stesso vale per la "F", ma ultimamente i prezzi stanno crescendo un po'.
Attività dei club	*****	Centinaia in tutto il mondo i sodalizi dedicati alle MG. In Italia il TF Passion Club è dedicato alla "TF" anni 2000 e alla sua progenitrice.

VALORE NEL TEMPO

PUÒ ANCORA SCENDERE

Una spider si apprezza sempre nel lungo periodo: questo dicono le leggi del mercato e la nostra esperienza in materia di auto storiche. Per la MG "F" non è giunto il momento della ripresa: le sue quotazioni rimarranno ancora per un paio d'anni nella fase calante. Il "risveglio" è atteso nella seconda metà del decennio. Ma sarà un risveglio lento e la "F" non sarà mai un pezzo d'alta collezione, com'è naturale che sia quando si tratta di una spider prodotta in circa 77.000 unità.



ta non appena ci si mette alla guida. Lo sterzo, con servoassistenza elettrica (la "F" fu una delle prime auto ad utilizzarla), è leggero ma anche preciso. Sorprende anzi che proprio sulla "F" esso non presenti il difetto ricorrente dell'"elettrico", cioè la scarsa progressività. Il motore spinge come un forsennato fino a oltre 7000 giri, con un rombo sportivo molto gradevole. L'assetto di guida è corsaiolo, col volante verticale, la leva del cambio corta, il sedile che ti impone una posizione allungata e braccia distese, alla vecchia maniera. Chi è abituato al controsterzo trova che la "F" ha una tenuta di strada buona e pure divertente, ma se l'asfalto è sdruciolevole è facile che il retrotreno scappi via. Esattamente come le spider inglesi degli anni Cinquanta e Sessanta.

Dulcis in fundo, l'assenza di ausili elettronici alla guida. Anche sotto questo aspetto, la "F" non ha nulla da invidiare alle sue antenate.

SPLENDIDA

Splendente

Se lo scopo era di farsi guardare, ebbene lo raggiunse. Gian Paolo Boano, figlio di Mario Felice, la disegnò sotto l'influenza dell'americana Nash. Tre esemplari costruiti su tre telai differenti

di **Alessandro Barteletti**, foto di **Simone Romeo**





Effetti cromatici

Nella foto. Di grande impatto la vista di tre quarti, merito dell'imponente frontale e della verniciatura bicolore.

In alto. La stessa vettura ritratta all'epoca a un concorso d'eleganza a Roma, dove ricevette un premio.



V

istose cromature bordano la carrozzeria lungo tutto il perimetro. Enormi pinne dominano la coda. Sembra americana, invece è italiana: è una Fiat "1400" fuoriserie carrozzata da Ghia nel 1952. Si chiama "B Junior" perché, a disegnarla, fu il giovane Gian Paolo Boano, figlio di Mario Felice, che all'epoca era responsabile della carrozzeria torinese.

Sul piano stilistico è interessante notare che la "B Junior" anticipa altre carrozzerie hollywoodiane che avrebbero recato la firma Boano: o come designer o anche come carrozziere, dopo che Mario Felice lasciò la Ghia per fondare col figlio, nel 1954, la propria azienda. Per citarne alcune, la "B Junior 2" del 1953 su autotelaio "Aurelia B52", l'Alfa Romeo "1900 Super Sport" del 1955, oppure la concept car Lincoln "Coupé Indianapolis", pu-

re del 1955. Nel caso particolare della "B Junior", si avverte nettamente l'influenza di una macchina americana di poco anteriore: la Nash "Statesman" del 1951.

La "B Junior" appartiene dal 1991 a Gianluigi Trevisani, imprenditore di Cesena, 70 anni, che per portarsela a casa ha sudato sette camicie. "Mi parlò di quest'auto il mio meccanico. Disse che era nella rimessa di una villa della zona e che se ne occupava lui, mettendola in moto ogni tanto".

Il proprietario, infatti, non la toccava da anni. Pensando a un disinteresse, Trevisani tentò un contatto ma l'anziano intestatario si dimostrò evasivo e sfuggente: "Prima mi disse che non era niente vero, che la macchina non era lì. Poi che sì, la macchina c'era, ma non la vendeva. Due anni e non so quanti tentativi più tardi, mi disse che po-

Fuoriserie anche dentro

Sopra. Il disegno della plancia, bicolore come la carrozzeria, fu rivisto dallo stesso Boano. Sul cruscotto è stato riportato il marchio Ghia. La strumentazione è raggruppata in due quadranti: a sinistra, orologio, amperometro e indicatore del livello carburante. A destra, tachimetro, manometro olio e termometro dell'acqua.

EVIDENTE L'INFLUENZA DI CERTI MODELLI AMERICANI, COME LA NASH "STATESMAN" DEL 1951



tevo andarla a vedere... purch  accompagnato da mia moglie". Senza farsi troppo domande, Trevisani assecond  l'insolita richiesta e incontr  il proprietario. Seppe cos  che la macchina, dopo aver girato per le strade di Roma e frequentato l'ambiente di Cinecitt  (primo proprietario risulta una donna, agente di molte star dell'epoca) sul finire degli anni Cinquanta fin  nelle mani dell'eccentrico personaggio con cui Trevisani, circa tre decenni dopo, stava trattando.

"B Junior" - lo abbiamo spiegato - significa "Boano Junior": una sorta di marchio di fabbrica che ha identificato una serie di tre esemplari nati fra il 1952 e il 1953 dalla matita di Gian Paolo Boano. Fonti attendibili parlano di vetture molto simili fra loro ma realizzate su meccaniche diverse: oltre alla nostra, su base Fiat "1400", ci fu la gi 

citata "B Junior 2" su base Lancia "Aurelia B52" (  restaurata e attualmente si trova in Inghilterra). La terza   avvolta nel mistero: pare infatti che non sia sopravvissuta e gli indizi che la riguardano sono pochi e confusi. Alcune autorevoli pubblicazioni la descrivono come "1900": a volte Fiat, a volte Alfa Romeo. Nel nostro archivio esiste per  una foto dell'epoca (vedi alla pagina seguente) che ritrae una "B Junior" con Gian Paolo Boano e il padre Mario Felice; sulle borchie delle ruote si riconosce il marchio Fiat. Che sia questa la terza, misteriosa "B Junior"? O si tratta semplicemente della nostra con il motore "1400" in uno stato non ancora definitivo? La didascalia dietro la foto, che la indica come "Fiat B Junior 1900", ci porta a credere senz'altro alla prima ipotesi.

L'esemplare di Trevisani (telaio numero ►

Riceve in onde medie

Sopra. L'autoradio Autovox a onde medie   inserita in una mascherina intonata con lo stile della vettura.

Pi  sopra. La panca posteriore   dedicata ai bagagli, da assicurare con le apposite cinghie.

Sopra a sinistra. Il cambio al volante consente di ospitare sul divano fino a tre persone; al centro dello schienale vi   un bracciolo estraibile. La pelle dei sedili   quella originale: una volta l'anno viene sottoposta a un energico massaggio a base di creme.

LA "1900" ANDATA PERDUTA

Si chiamano "topi d'archivio": sono quelli che trovano ciò che sembrava perduto. Nel nostro archivio i "topi" sono Massimo Calzone e Lino Mattia. Grazie a loro è saltata fuori la foto della "1900 B Junior", quella andata perduta, ritratta con Gian Paolo Boano (a destra) e suo padre Mario Felice, all'epoca direttore della Ghia. Rispetto alla "1400", differisce nei paraurti, nella coda e nei fascioni cromati. Resta un dubbio: se questa fosse la "1400" non ancora definitiva? Un'ipotesi però poco credibile.



Vestito abbondante

Sopra. I parafranghi avvolgenti hanno costretto a disegnare una carrozzeria assai sporgente dalle ruote.

In alto. Coda americaneggiante, con grandi pinne e, integrato nella carrozzeria, un doppio scarico che potrebbe far pensare a un motore V8.

052.555) fu presentato da Ghia al Salone di Torino del 1952 e riproposto lo stesso anno a quello di Parigi. È una coupé con tre posti affiancati sull'unico divano, "vestita" con carrozzeria parzialmente in alluminio verniciata di nero e verde giada.

Il motore Fiat "1400", sebbene elaborato con due carburatori Zenith e collettore Abarth, non basta a vivacizzare il comportamento della vettura, troppo pesante rispetto alla cilindrata. Si consideri che la Fiat "1400" aveva scocca portante (la prima scocca portante della Fiat), perciò la carrozzeria modellata dalla Ghia è una sovrastruttura che è andata a sovrapporsi agli elementi portanti della carrozzeria di serie, aggiungendo peso a peso. Ciò aiuta a capire come l'abbandono del tradizionale telaio a longheroni abbia segnato l'inizio della fine per l'industria delle fuoriserie.

Quando Trevisani la portò a casa, la "B Junior" aveva percorso appena 28.000 chilometri. Gli in-

terni erano in ottime condizioni e ogni componente era ancora al suo posto: sarebbe stato un guaio altrimenti, perché la carrozzeria è piena di elementi specifici non disponibili in commercio. L'auto è stata riverniciata; per la meccanica è bastata la normale manutenzione.

"Ammetto che non è bella" riattacca Trevisani. "Guardatela: la carrozzeria straborda oltre le ruote. È pesante, sproporzionata, barocca. Ma esprime una forte personalità. E questo mi piace". Già, una forte personalità, che rispecchia quella un po' esibizionistica della prima proprietaria nella Roma che si avviava verso la Dolce Vita. Risultato: tutti la guardano, ma questo non basta a vincere un importante concorso d'eleganza. "L'ho portata a Villa d'Este" racconta Trevisani "dove avrei vinto di sicuro la coppa della macchina che attira di più gli sguardi... Purtroppo un premio di questo tipo non è stato ancora istituito".

**"SE VUOL VEDERE LA MIA MACCHINA
VENGA ACCOMPAGNATO
DA SUA MOGLIE" DISSE IL PROPRIETARIO**



Aspirazione Abarth

Sopra. Il motore è il quattro cilindri di 1395 cm³ della Fiat "1400" (44 i cavalli di serie), reso un po' più brillante da un collettore Abarth e da due carburatori Zenith. A lato. La targhetta identificativa, oltre al numero di telaio, riporta il tipo del motore e dell'autovettura, corrispondenti a quelli della Fiat "1400" prima versione del 1950.



NEL NOME DEL RALLY

Versione speciale per celebrare la vittoria al rally di Montecarlo della "Coupé HF", ne riprende la livrea rosso-nera. In realtà non ha ambizioni corsaiole: la meccanica è infatti quella di base della gamma, cioè motore "1300", 170 km all'ora e 90 CV. Ne furono costruite solo 4400 e oggi è piuttosto rara

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



FULVIA

La livrea Rosso Corsa con i cofani nero opaco è quella delle "HF" ufficiali, dunque la stessa della vettura che pochi mesi prima ha strepitosamente vinto il rally più famoso del mondo. Così si presenta, nello stand Lancia del Salone di Ginevra del 1972, la "Montecarlo", versione speciale della "Fulvia Coupé" realizzata espressamente per celebrare l'evento.

Sul piano costruttivo si tratta di una sorta di ibrido tra i due modelli della gamma allora a catalogo, entrambi seconda serie 1970-74: la "1600 HF", di cui la "Montecarlo" adotta la carrozzeria racing priva di paraurti, con passaruota allargati e sedi-

li anatomici, e la "1,3 S", della quale mantiene invece la meccanica e la strumentazione.

Oltre alla livrea della scocca, la personalizzazione prevede la vernice nero opaco degli "spicchi" dei cerchi ruota (che sono quelli in acciaio della "1,3 S"), i fendinebbia Carello rettangolari, che stonano un po' col tipo di vettura ma hanno il vantaggio di non parzializzare le prese d'aria frontali, e il volante sportivo Ferrero con corona in pelle, questo sì in perfetto stile rallystico. A ben ➤





I "200" della "1300"

Sopra. La strumentazione è identica a quella della "Fulvia Coupé 1,3 S", come dimostra il tachimetro con fondo scala a 200 km/h. Sulla "1600 HF", invece, il fondo scala è a 220.

In alto. Da sinistra: tachimetro-contachilometri, livello carburante, termometro acqua, manometro olio, contagiri. Sulla destra, l'orologio elettrico. Il volante Ferrero in pelle è simile a quelli delle "HF" da gara.

guardare quindi, la "Montecarlo", che a tutti gli effetti è una Fulvia "Coupé" seconda serie, ha solo una vaga somiglianza estetica con la celebre vincitrice del Montecarlo, che invece è una prima serie. L'impatto è comunque notevole, anche se le ruote con i cerchi 4½ J e i pneumatici 165-14, quelli di serie della "1,3 S", "spariscono" nei passaruota allargati della carrozzeria "1600 HF", effetto reso più evidente dall'assetto rialzato tipico della Fulvia "Coupé" seconda serie. Le prestazioni, identiche a quelle di una normale "1,3 S" nonostante la lieve diminuzione di peso dovuta all'assenza dei paraurti e di altri particolari dell'abbigliamento, non sono certo quelle di una "Sport Production", che d'altronde la "Montecarlo" non vuole essere.

Oltre che nel Rosso Corsa, che rappresenta l'Italia, questa versione è offerta in altre tre tinte: Azzurro Corsa, Giallo Corsa e Verde Corsa, che rappresentano rispettivamente i tradizionali colori di gara di Francia, Olanda e Inghilterra. L'accoglienza del pubblico è tiepida e la "1,3 S Montecarlo", che al lancio costa 2.145.000 lire contro 1.880.000 di una normale "1,3 S", viene presa in considerazione più che altro da chi non può permettersi una "1600 HF", che invece costa 2.520.000 lire.

All'epoca sono molti i proprietari di "1,3 S Montecarlo" che si affrettano a montare pneumatici 175-14 su cerchi in lega 6J, anche se non sempre si tratta dei costosi Cromodora della "1600 HF", per rendere la vettura esteticamente uguale alla sorella maggiore, ma l'inganno si ferma qui. In seguito, invece, ci sarà anche chi, trapiantando nel cofano un motore

"1600", cercherà di realizzare una falsa "1600 HF". In tempi più recenti invece, essendo stato capito il valore collezionistico della "Montecarlo", qualcuno cercherà perfino di ricavarne una partendo dalla "1,3 S"...

Prodotta dal 1972 al 1974 in 4440 esemplari, la "Montecarlo" su base "Fulvia Coupé 1,3 S" (la precisazione è necessaria, perché ne esiste un'altra prodotta dal 1974 al 1976 in 2529 esemplari su base "Fulvia Coupé 3"), è oggi una vettura rara, specie in condizioni originali come questa del servizio, che dal 2005 appartiene al collezionista Franco Pampuri di Arese (MI). Prodotta nel 1972 e immatricolata a Como nello stesso anno, è stata restaurata tra il 1993 e il 1994 mantenendo le parti originali, compresa la selleria rivestita in skai nero, che si presentava in ottime condizioni. In pochi casi si è derogato sull'originalità: con il montaggio delle cinture di sicurezza Sparco tipo corsa a quattro punti di colore rosso e con i cerchi in lega 6J con pneumatici 185/70 HR14, che hanno raggio di rotolamento molto vicino a quello degli originali 165-14, ma che, per via della maggior larghezza, sono più appaganti sul piano estetico e anche più efficaci nella guida sportiva.

Non solo. La vettura è stata dotata di fendinebbia circolari, più belli di quelli rettangolari di serie. In occasione del nostro servizio il proprietario ha però riportato la sua "Montecarlo" alle condizioni ➤





I parafanghi le vanno larghi

A sinistra. I cerchi originali 4½ J con pneumatici 165 SR14, nuovi su questo esemplare, risultano sottodimensionati rispetto ai passaruota allargati e meno efficaci nella guida impegnata.

Sotto. Come su tutte le "Fulvia Coupé" seconda serie, cofani e porte sono in acciaio. In precedenza erano in lega leggera Peraluman anche per le versioni stradali.



IL CLASSICO ROSSO CORSA DELLE VITTORIOSE MACCHINE ITALIANE FU IL PIÙ RICHIESTO ALL'EPOCA



Con quel sederino all'insù

Sopra. Evidente l'assetto rialzato della "Fulvia Coupé" seconda serie rispetto alla prima. Si notino i due coperchietti cromati che coprono gli attacchi delle staffe dei paraurti.

Sopra a destra. L'ingombro della ruota di scorta riduce al minimo la capacità di carico del bagagliaio. **In alto.** La linea risale al 1965, ma è ancora valida nel 1972 quando debutta la versione "1,3 S". Fu disegnata, all'interno della Lancia, da Piero Castagnero, che s'ispirò ai motoscafi Riva e, aggiungiamo noi, a un prototipo su meccanica Fiat "1300"- "1500" che Michelotti presentò a Torino nel 1961.

strettamente originali. Allo scopo di conservare meglio la vettura, Pampuri ha eliminato il rivestimento insonorizzante in feltro del pianale che favorisce la corrosione (vedi incorniciato a pag. 73) e ha adottato uno stacca-batteria, poiché il consumo di corrente dell'orologio elettrico a vettura ferma scarica l'accumulatore di corrente in pochi giorni.

Nel 2009 egli ha dovuto far revisionare il motore, che aveva cominciato ad emettere un inquietante ticchettio tra i 2800 e i 3000 giri. Si sospettava che avesse ceduto una delle bronzine, tallone d'Achille del V4 "Fulvia"; invece si trattava di una delle boccole degli spinotti, non sostituite durante il restauro. Smontato il motore, però, ci si è accorti che la biella numero 4 era stata accoppiata con un cappello numero 1 (questi componenti erano tutti contraddistinti e di solito correttamente accoppiati in fabbrica). Allo scopo di cautelarsi da un possibile guaio, Pampuri si è procurato e ha

fatto montare una biella e un cappello numero 4 nuovi. Da allora, tra raduni e viaggi anche lunghi, egli ha percorso 25.000 chilometri senza inconvenienti, se non la prodezza di un vandalo, che a un raduno gli ha graffiato una fiancata. È stata l'occasione per riverniciare la carrozzeria, compresi i cofani sui quali erano incollati gli specifici adesivi "Rallye Montecarlo". Poiché non più recuperabili, gli adesivi sono stati rimpiazzati con ottime repliche acquistate in Inghilterra per 15 euro.

Come tutte le "Fulvia Coupé" seconda serie, la "Montecarlo" si dimostra a proprio agio nel traffico e idonea a un uso frequente. Qualche problema può nascere dalla necessità di frequenti regolazioni ai suoi due carburatori doppio corpo Solex. Certo, con la sua livrea rosso-nera la macchina si fa notare. Gli automobilisti che la riconoscono rallentano, si fanno da parte e la guardano con simpatia: non succede per tutte le macchine storiche. **R**

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 4 cilindri a V
 Alesaggio 77 mm - Corsa 69,7 mm
 Cilindrata 1298 cm³
 Rapporto di compressione 9,5:1
 Potenza 90 CV DIN a 6000 giri/min
 Coppia 11,6 kgm DIN a 5000 giri/min
 Distribuzione a due alberi a camme in testa
 Due carburatori doppio corpo orizzontali
 Solex "C 35 PHH/PHH 1-10"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 4,3 litri
 Raffreddamento ad acqua, 8,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione

Trazione anteriore
 Cambio a 5 marce sincronizzate
 Frizione monodisco a secco
 Leva di comando centrale
 Rapporto finale 3,95:1
 Pneumatici 165-14.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Carrozzeria portante in acciaio
 Sospensioni ant. indipendenti, trapezi,
 balestra trasv. superiore, ammortizzatori
 telescopici, barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori ad assale rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali,
 ammortizzatori telescopici, barra Panhard
 Freni idraulici a disco, doppio circuito,
 servocomando a depressione
 Sterzo a vite e rullo
 Serbatoio carburante 38 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2330 mm
 Carreggiata ant./post.
 1300/1280 mm
 Lunghezza 3975 mm
 Larghezza 1555 mm
 Altezza 1320 mm - Peso
 in ordine di marcia 970 kg.

Prestazioni

Velocità 170 km/h
 Consumo medio
 8,9 l/100 km.

Finiture più semplici

Sopra. Il motore, identico a quello della coeva "1.3 S", mostra il coperchio delle punterie in alluminio naturale satinato, introdotto con la gestione Fiat (prima era nero con vernice raggrinzante).

Sotto. I fendinebbia di serie sono poco intonati al muso della vettura. In compenso non ostacolano il passaggio dell'aria



LA RARITÀ NON L'HA PREMIATA

VALORE NEL TEMPO

FASE DI STALLO (PER ORA)

Le "Fulvia Coupé" con motore "1300", ad eccezione della "1,3 Rallye HF" (1967-70), spuntano quotazioni modeste in rapporto ai loro contenuti tecnici e alla loro classe. La "1,3 S Montecarlo", sebbene prodotta in poche migliaia di esemplari, non fa eccezione, mantenendo lo stesso valore della coeva "1,3 S", in stallo da qualche anno. Poco gradita da nuova, la "Montecarlo" non ha entusiasmato da storica. Finora. Ma siamo pronti a scommettere che farà presto un balzo in alto.



RICAMBI

Cofano motore (in acciaio, usato)	€ 250
Portiera (in acciaio, usata)	250
Parabrezza	350
Fanalini anteriori tipo "HF" (la coppia)	150
Fanale posteriore	220
Cerchio ruota tipo "1,3 S" (usato)	100
Volante Ferrero in pelle	250
Kit pistoni e fasce (produzione attuale)	700
Scatola guida (di rotazione)	350
Pompa freni Superduplex	380

Identificazione certa

Nella foto. Per verificare se la vettura in esame è una "1,3 S Montecarlo" originale oppure una "1,3 S" elaborata, basta guardare le porte: nella "Montecarlo" devono avere le lunette fisse invece dei deflettori orientabili e non devono avere le luci rosse di sicurezza sulla battuta.

NE HANNO SCRITTO

I PIÙ DOCUMENTATI SIAMO NOI

■ **Ruoteclassiche** Aprile 2005
Dossier Lancia "Fulvia Coupé" 1965-1976.
La disamina di tutte le versioni attraverso le foto dell'epoca, le più attendibili per chi dovesse affrontare un restauro.

■ **Quattroruote** luglio 1971
Prova su strada Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S".

■ **Lancia Fulvia HF e tutte le altre Fulvia: berlina, Coupé e Sport**, Giorgio Nada Editore, 1992
Autore Enzo Altorio, testo in italiano, 304 pagine, 39 euro.

■ **Lancia Fulvia, Flavia, Flaminia, tutti i modelli** Giorgio Nada Editore, 1989
Autore Sergio Puttini, testo in italiano, 221 pagine, 44,80 euro.



LA PAGELLA

Fascino	****	Come per altre Lancia, l'appeal ultimamente non è forte. La livrea corsaioia però è uno dei punti di forza di questo modello.
Prezzo	****	Ancora conveniente, ma solo per esemplari davvero originali e in ordine. D'obbligo accurate verifiche prima dell'acquisto.
Costo di gestione	***	La manutenzione del V4 va effettuata da chi lo conosce a fondo e può costare un po' più della media. I consumi non sono contenuti.
Uso quotidiano	***	Guidando nel traffico non si verificano problemi di surriscaldamento. I carburatori Solex doppio corpo tendono a stararsi.
Affidabilità	****	Le "Fulvia Coupé" seconda serie sono le migliori, soprattutto per quanto riguarda l'impianto elettrico.
Reperibilità ricambi	***	I pochi componenti specifici sono merce molto rara. Quelli comuni con le altre versioni si trovano, anche se in genere sono usati.
Attività dei club	****	In Italia è attivo il Lancia Club per tutti i modelli della Casa di Chivasso. Molti i club dedicati in modo specifico alla "Coupé".

IL RESTAURO

TUTTA D'ACCIAIO È MEGLIO

Tra le modifiche apportate alla "Fulvia Coupé" seconda serie vi fu l'adozione di cofani e porte in acciaio anziché in Peraluman per contenere i costi. Il taglio deciso dalla nuova gestione Fiat risolse i problemi di "scollamento" che avevano sempre afflitto questi componenti, ma creò quelli di corrosione comuni a molte altre vetture del tempo. La "Fulvia Coupé" arrugginisce nelle scatolature dei cofani e sulla sommità delle porte, ma i punti più critici sono le strutture anteriori, sollecitate dagli organi meccanici li

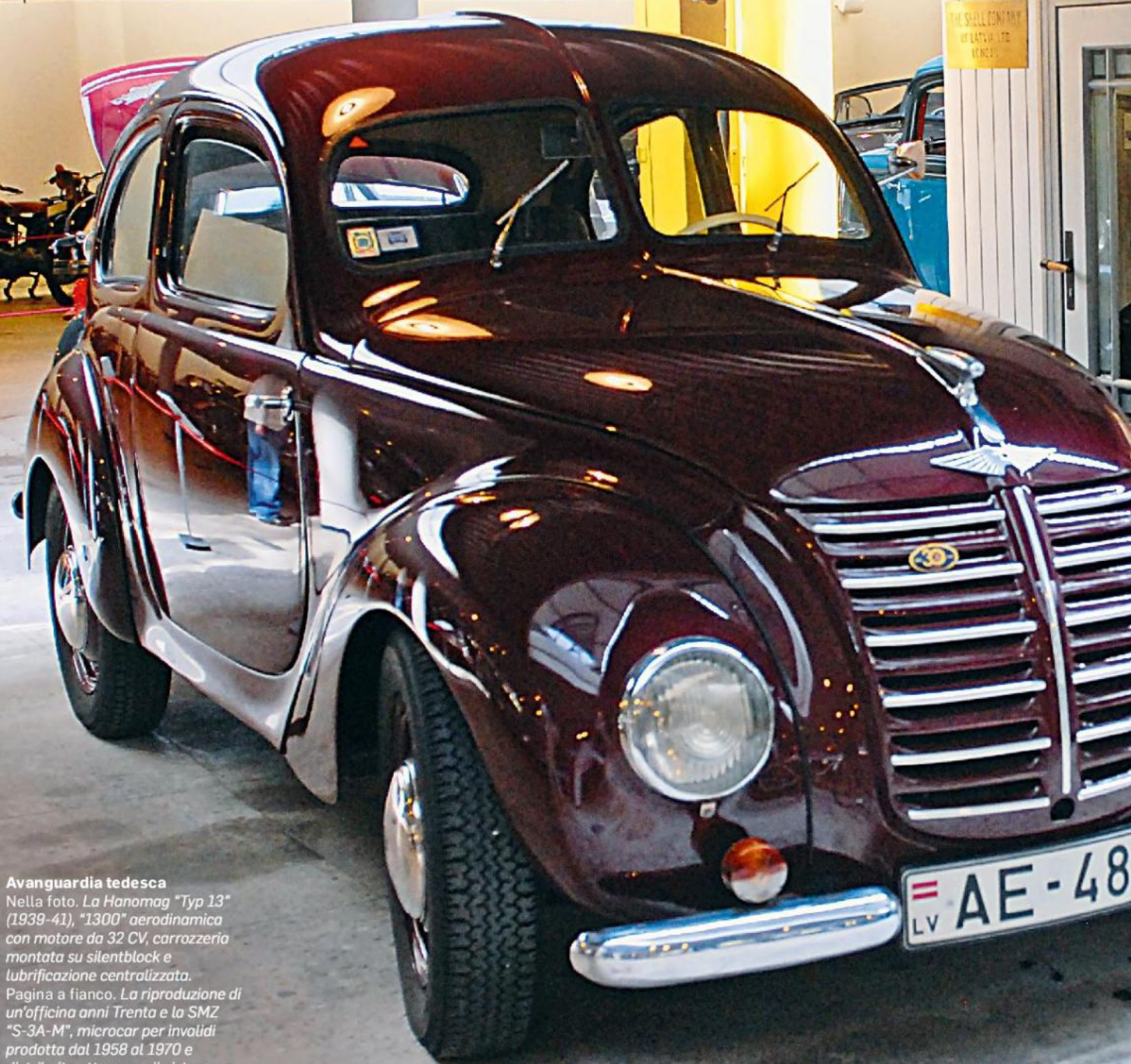
concentrati, che possono presentare crepe e dissaldature. Il pianale vede fiorire la ruggine anche a causa del rivestimento insonorizzante in feltro, adottato sulla seconda serie, che trattiene l'acqua colata attraverso le cornici dei finestrini a compasso (infatti sull'esemplare del servizio il feltro è stato eliminato). Il restauro di una "Fulvia Coupé" seconda serie in

genere non pone particolari problemi e gli specialisti non mancano.

Ha posato per noi Sonja Frisi.



GOODBYE Stalin



Avanguardia tedesca

Nella foto. La Hanomag "Typ 13" (1939-41), "1300" aerodinamica con motore da 32 CV, carrozzeria montata su silentblock e lubrificazione centralizzata.

Pagina a fianco. La riproduzione di un'officina anni Trenta e la SMZ "S-3A-M", microcar per invalidi prodotta dal 1958 al 1970 e distribuita attraverso il sistema mutualistico sovietico.

Auto sovietiche degli anni della guerra fredda accanto a modelli "preistorici" dell'Europa occidentale e a macchine americane che mai penseresti di trovare sulle rive del Baltico. Circa 250 pezzi esposti

testo e foto di Studio LMC



A Riga il museo dell'automobile è aperto dal 1989, ma è dal 1972 che i suoi curatori inseguono e restaurano pezzi europei e americani ricchi di storia, come le Auto Union monoposto. Ma noi "occidentali" qui troviamo soprattutto l'"Ostalgie", l'atmosfera d'Oltrecortina.

La collezione "sovietica" è completa, con pezzi rari arrivati prima del crollo del Muro dalla collezione del Politecnico di Mosca. Poi ci sono le auto lettoni; purtroppo non rimane nessuna Leutner (1899-1915), ma lo stabilimento di mattoni rossi esiste ancora, con l'insegna restaurata da poco, in via Aleksandra, a Riga. Le Russo-Balt (1908-1915) erano anch'esse automobili lettoni: delle 625 prodotte rimangono la "K 12/20" al Politecnico moscovita e, in questo museo, la "D 24/40" in una versione allestita per i pompieri. Le Vairogs ("scudo" in lettone) erano invece costruite su licenza Ford tra il 1938 e il 1940, in una fabbrica di treni; vennero prodotti mille camion "V8" e 300 vetture, derivate da modelli Ford americani, tedeschi e inglesi.

Il museo, che espone circa 250 pezzi, incluse alcune moto, sarà presto ristrutturato. 

RIGA MOTORMUZEJS

Sergei Eizensteina 6 LV 1079 Riga, Lettonia
info@motormuzejs.lv

Orario: da lunedì a venerdì, ore 9-17

Biglietti: bambini fino a 7 anni gratis, oltre 7 anni 0,5 Lita, adulti 1,20 Lita (1 Lita=0,29 euro)

SEDE PROVVISORIA

sino ad agosto 2014 (su appuntamento)

c/o Piepilsetas Krustkalni, Kekava,
LV 2111 Kekava, Lettonia

LEGENDA

TRA MOSKVICH, ZIL, BMW E AUTO UNION, LE SCONOSCIUTE LETTONI RUSSO-BALT E VAIROGS



Più uniche che rare
Sopra. La Selve "12/50 Sélécta" torpedo, sei cilindri, 3096 cm³, 50 CV, era costruita in una piccola fabbrica attiva dal 1919 al 1928 nei pressi di Hannover.
Sotto. Una delle tre Moskvich "400-422" in versione commerciale sopravvissute, "clone" della Opel "Kadett" anteguerra, le cui linee di montaggio finirono preda bellica dei russi.

LA ROLLS CHE BREZNEV DISTRUSSE



La Rolls-Royce "Silver Shadow" di Leonid Breznev, segretario generale del partito comunista sovietico, esposta così come il leader russo la ridusse in un incidente nel 1980. La sua collezione comprendeva una cinquantina di auto di rappresentanza, fra cui una Maserati "Quattroporte" e una Cadillac "Eldorado".





Fuoco e fiamme

Sopra. Una delle due Russo-Balt sopravvissute: è una "D 24/40" del 1912 con motore a 4 cilindri da 40 CV per 40 km/h, ritrovata negli anni Settanta, smontata, a casa di un pompiere. La Russo-Balt fu attiva a Riga prima della Grande Guerra. A destra, la Pioneer "2M" del 1961, progettata e guidata dall'ingegner Tihomirov, raggiunse i 311,4 km/h. Aveva la guida centrale ed era spinta da due turbine a gas.



Cloni, copie e imitazioni

Qui sopra. Una Zil "111G" sovietica, di evidente ispirazione Usa. Aveva un poderoso V8 da 6 litri e 200 CV, ma non passava i 160 km/h anche perché pesava quasi tre tonnellate. In alto. La Vairags "10 Junior De Luxe", una Ford "Prefect" prodotta su licenza a Riga prima della guerra; il "1200" da 32 CV la spingeva a 100 km/h. Sopra la foto, un triciclo giocattolo ispirato all'epopea dei cosmonauti russi.

Destinata alla nomenklatura

A sinistra. La Gaz "M13 Chaika" ("gabbiano" in russo) era una berlina di rappresentanza riservata agli alti funzionari. Usò nel 1958 e fu prodotta fino al 1981 con l'originale linea anni Cinquanta; aveva un V8 da 5,5 litri e cambio automatico. Comparve, a metà anni Ottanta, in una campagna pubblicitaria del gruppo Benetton.

FAUNA ALPINA

Piccolo ma agile e forte come l'animale da cui prende nome, il fuoristrada austriaco è capace di imprese che ad altri veicoli più grossi e potenti sono negate. L'appassionato che ha restaurato questo esemplare però consiglia: "Manovrate sterzo e freni con dolcezza oppure vi ribaltate"

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli



N

ome azzecato "Haflinger": quello di un cavallino di montagna, originario di una località dell'Alto Adige chiamata Hafling in tedesco e Avelengo in italiano. Ecco: in tedesco "Haflinger" sta proprio a significare "originario di Hafling". Così fu battezzato il fuoristrada leggero frutto di un geniale progetto (vedi pag. 82), nato per soddisfare una commessa dell'esercito au-

striaco e prodotto, tra il 1959 e il 1974, in circa 16.700 esemplari dalla Steyr-Daimler-Puch, con sede a Graz, nella Stiria.

Compatto, agile, robusto e soprattutto molto versatile, l'"Haflinger" venne adottato, oltre che dall'esercito austriaco, anche da quello svizzero, che anzi ne divenne il principale "utente". Suo punto di forza l'impostazione marcatamente fuo-



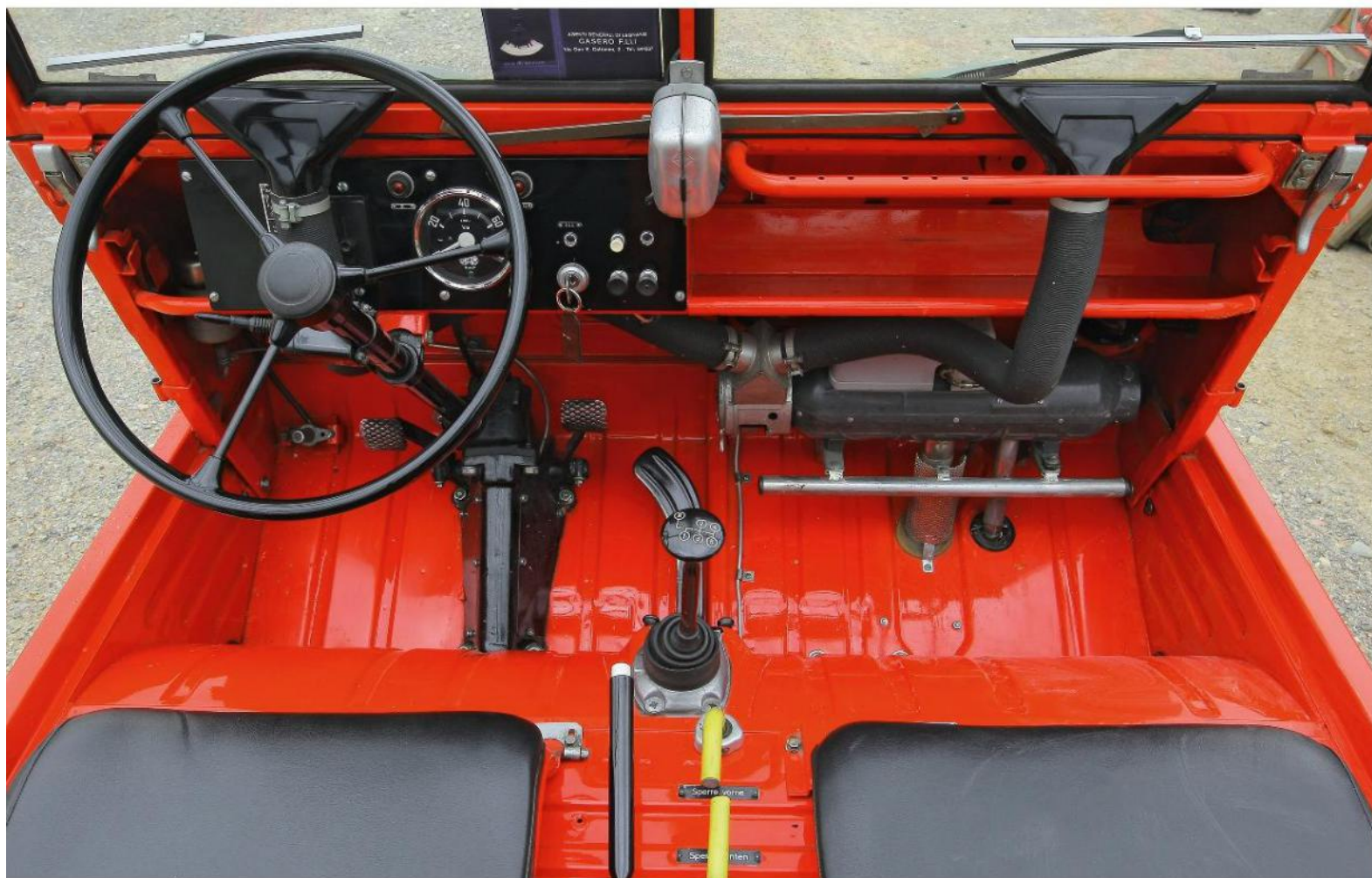
ristradistica, che lo rendeva molto efficiente sui terreni aspri. Esportato in tutto il mondo, trovò numerosi impieghi civili assumendo varie configurazioni. All'inizio degli anni Sessanta arrivò anche in Italia, importato dalle Cooperative Agricole di Bolzano, trovando impiego sia come mezzo di lavoro sia come veicolo per il tempo libero.

Fu in quegli anni che Tiziano Ceriani di Legna-

no (MI), quando passava le vacanze in montagna, cominciò a invaghirsi di quel simpatico "cavallino", capace di percorrere strette mulattiere in forte pendenza anche con fango e neve. "Sono appassionato di fuoristrada", racconta, "e ho pure fatto gare con potenti Mercedes 'Serie G', ma appena si è presentata l'occasione mi sono regalato questo 'Haflinger' del '73, una seconda serie, con il serbatoio a sinistra,

Il rosso gli dona

Nella foto. Acquistato nuovo da un allevatore di Trepalle (SO), questo esemplare del 1973 sfoggia la tinta originale rosso vivo, alla quale era abbinata in origine la capote nera. L'altra livrea disponibile per la versione civile era il verde pisello con la capote in tinta.



Il necessario per non fermarsi

Sopra. Un solo strumento: il tachimetro col contachilometri. Sulla destra, sotto il maniglione, un utile optional: l'impianto di riscaldamento e sbrinatorio Webasto alimentato a benzina. A destra. I sedili posteriori sono ribaltabili o smontabili. Più a destra. Tra i sedili anteriori, vicino alla leva del freno a mano, ci sono tre maniglioni: i due gialli bloccano i differenziali, il verde inserisce la trazione anteriore.



Esperto di fuoristrada

A sinistra. L'attuale proprietario, Tiziano Ceriani, 64 anni, artigiano di Legnano (MI). Ceriani ha sempre avuto la passione per i fuoristrada. Oltre all'"Haflinger" possiede una Mercedes-Benz "280 GE" del 1989, con cui partecipa a qualche gara.

sotto il sedile di guida (prima era a destra e più arretrato, ndr), motore da 27 CV anziché 22 e una velocità massima di 75 km/h contro i neanche 65 della prima serie. Primo proprietario era un allevatore di Trepalle, in provincia di Sondrio, che per vent'anni l'aveva adoperato per raggiungere gli alpeggi. Lo comprai nel febbraio del 1992 da un carrozziere di Bormio, dov'era stato lasciato in conto vendita".

In quali condizioni? "Quelle di un mezzo che per tutta la vita aveva lavorato in montagna: carrozzeria malconcia, ma con poca ruggine e superficiale, meccanica sfruttata ma funzionante. Insomma, c'era da metterci le mani, ma io sono capace di fare lavori di meccanica e non mi spaventai. Lo pagai caro, quattro milioni e mezzo di lire". Con calma, nel tempo li-

COSTRUZIONE ESSENZIALE MA SOLIDA. FINITURE DI OTTIMA QUALITÀ E DI CHIARO STAMPO GERMANICO



CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - 2 cilindri contrapposti Alesaggio 80 mm - Corsa 64 mm Cilindrata 643 cm ³ Rapporto di compressione 7,8:1 Potenza 27 CV a 4800 giri/min Coppia 4,5 kgm a 3500 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Albero a camme centrale Carburatore invertito Zenith "32 NDIX", con filtro a secco e filtro a bagno d'olio Lubrificazione forzata, 1,8 litri, con radiatore Raffreddamento ad aria forzata Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore o integrale con trazione anteriore inseribile Cambio a 5 marce, con prima ridotta non sincronizzata Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Differenziali ant. e post. bloccabili Rapporto finale 9:38 Rapporto ai mozzoli, a scelta 14:38 o 13:39 o 16:38 Cerchi a disco in acciaio 3,50x12" Pneumatici 165-12 scolpiti.
Corpo vettura	Pianale telonato, 2+2 posti Telaio monotrave tubolare e traverse ant. e post. Carrozzeria a pianale e sponde Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Serbatoio carburante 30 litri.
Dimensioni e peso	Passo 1500 mm Carreggiata ant./post. 1130/1130 mm Lungh. 2850 mm - Largh. 1400 mm Altezza 1400 mm - Peso in ordine di marcia 645 kg.
Prestazioni	Velocità 75 km/h Pendenza massima superabile 65% Consumo medio 9,5 l/100 km.



Le ruote hanno un limite
Sopra. La profondità di guado è limitata dalle ruote piccole, nonostante l'assetto sia rialzato.
A sinistra. Davanti alla leva del cambio ci sono, da sinistra, l'acceleratore a mano e lo starter.
A destra. Il motore a due cilindri contrapposti, che occupa poco spazio in altezza, può essere alloggiato sotto il pianale.



bero, Ceriani smontò l'"Haflinger" e affidò pianale e lamierati al suo carrozziere perché eliminasse ruggine e ammaccature e completasse il lavoro con la verniciatura nel rosso vivo originale.

La capote e le porte in tessuto grigio-verde militare, che avevano rimpiazzato le originali di colore nero, erano solo sporche e sbiadite e bastò lavarle. I sedili posteriori ribaltabili, mai adoperati, erano come nuovi; invece il rivestimento in skai nero di quelli anteriori fu sostituito. Ceriani curò poi personalmente la revisione del motore, dei numerosi organi della trasmissione e dei freni.

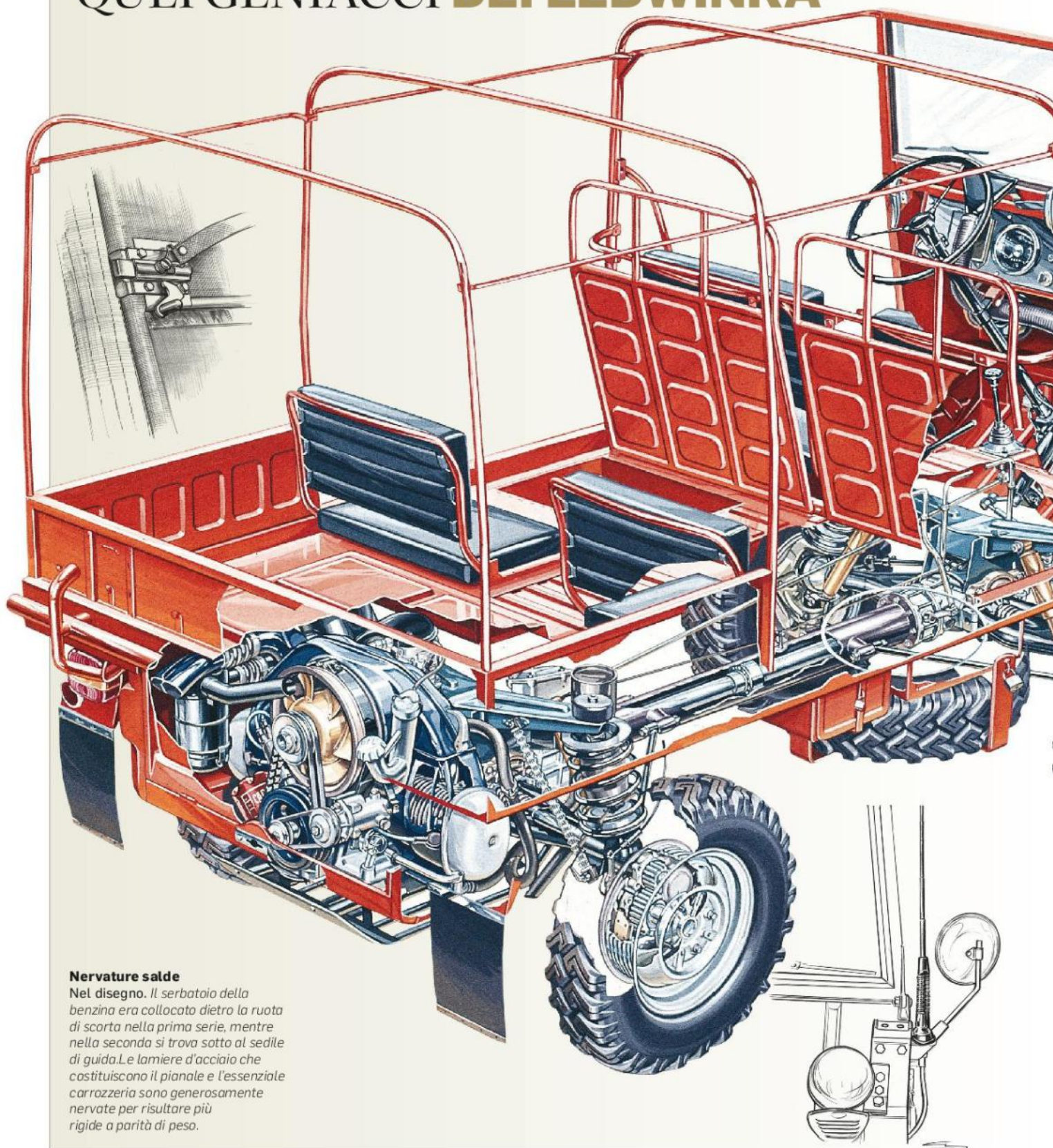
Ancora oggi diffuso nelle località alpine, all'epoca l'"Haflinger" contava su una rete di officine autorizzate, tra queste la Verban Car di Igino Oliva a Or-

segue a pag. 84



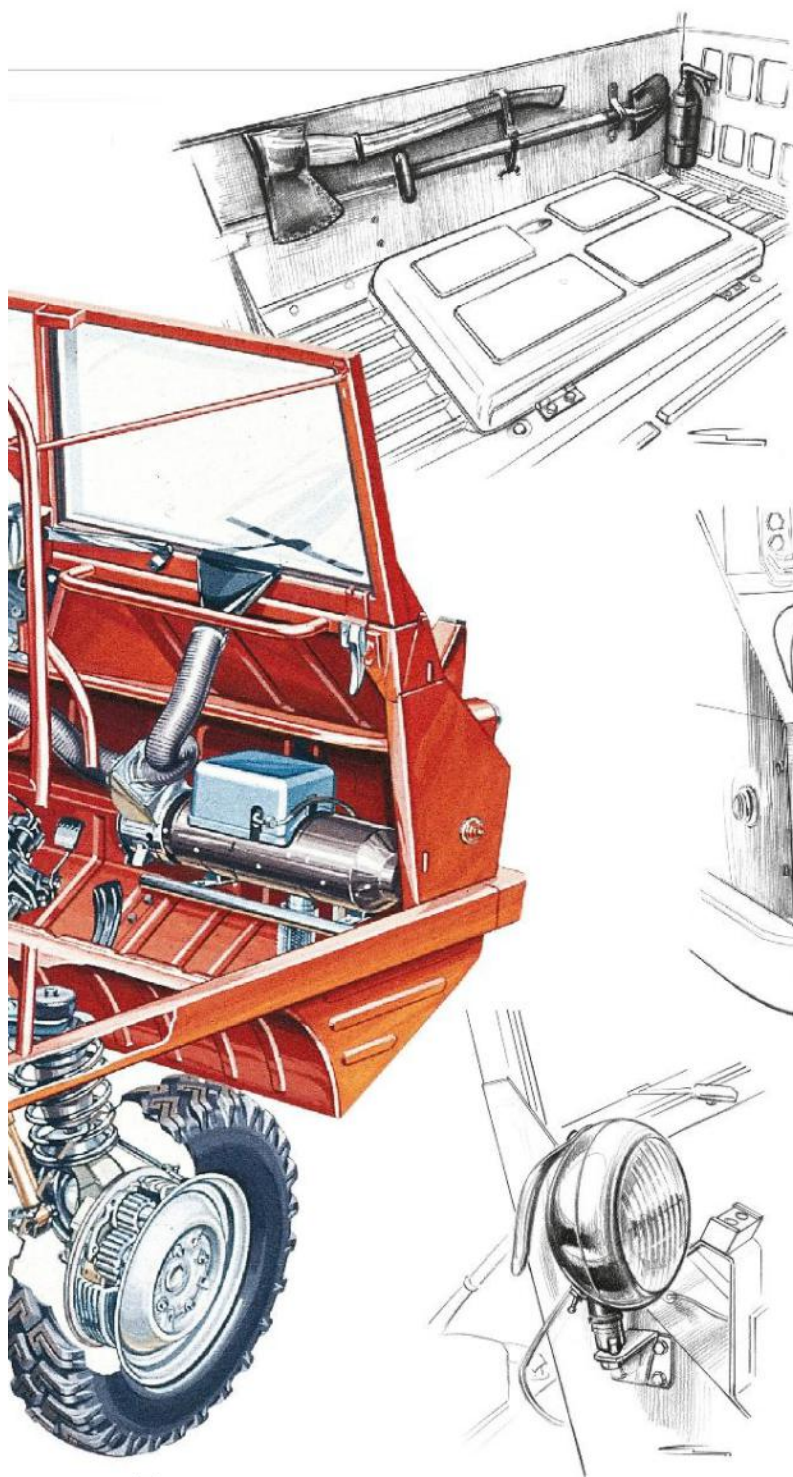
LA TECNICA

QUEI GENIACCI DEI LEDWINKA



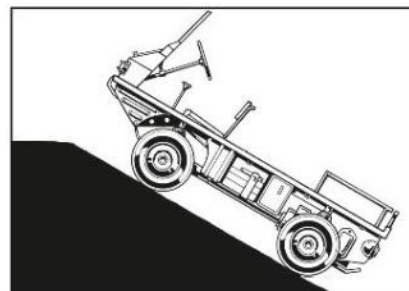
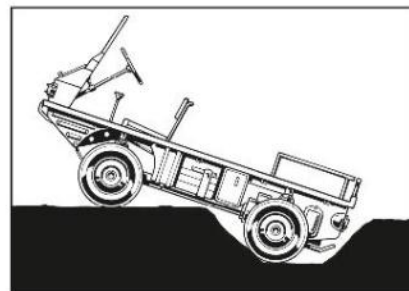
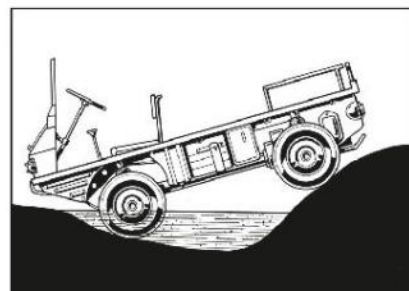
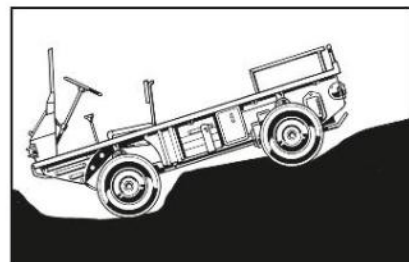
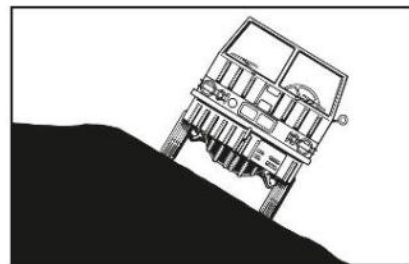
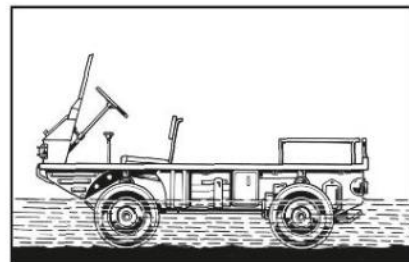
Nervature salde

Nel disegno. Il serbatoio della benzina era collocato dietro la ruota di scorta nella prima serie, mentre nella seconda si trova sotto al sedile di guida. Le lamiere d'acciaio che costituiscono il pianale e l'essenziale carrozzeria sono generosamente nervate per risultare più rigide a parità di peso.



Le prodezze del cavallino

A destra. Dall'alto, la massima profondità di guado è di 50 cm; il massimo angolo di inclinazione laterale di 45-50°; i massimi angoli di dosso, attacco e uscita; la pendenza massima superabile è del 65%.



Dotazioni speciali

Nei disegni al tratto. Dall'alto in senso orario: sistemazione a bordo di ascia, pala ed estintore; griglie di protezione per i fari; fari brandeggiabili; antenna radio a frusta; particolare del sistema di fissaggio della capottina.

Il progetto, datato 1956, è firmato dell'ingegnere austriaco Erich Ledwinka (1904-1992), direttore tecnico alla Steyr-Daimler-Puch dal 1950 e figlio di quell'Hans (1878-1967) noto per aver progettato nell'anteguerra le vetture Tatra di maggior successo. Proprio all'intelligente ed efficace schema costruttivo concepito da Hans per la Tatra "11", con motore anteriore a due cilindri contrapposti (1923-27), si ispira il figlio Erich per il suo "Haflinger", dove il motore d'identica architettura è però posteriore. La struttura portante è costituita da un tubo che contiene l'albero di trasmissione, con i gruppi motore, cambio e trasmissione flangiati alle estremità. Due traverse a T fungono da supporti per le sospensioni a ruote

indipendenti e per il pianale. L'assenza di telaio a longheroni e una carrozzeria essenziale rendono l'"Haflinger" molto leggero. Il motore, realizzato dalla Casa stessa e utilizzato poi anche sulle "650" e "700" con scocca Fiat "500", vanta un ridotto ingombro verticale, nonostante la presenza di un voluminoso impianto di raffreddamento. Ciò ne permette la sistemazione sotto il pianale, lasciando libero l'intero piano per il carico. Nonostante le ruote piccole, l'altezza da terra è notevole. Per ottenerla, Ledwinka ricorre a riduttori finali, alloggiati nei mozzi ruota, costituiti da semplici coppie di ingranaggi a denti dritti e disposti in cascata (si può scegliere tra tre opzioni in modo da disporre del rapporto più idoneo all'impiego).



Non teme gli schizzi di fango

Sopra. Grazie al disegno del frontale e all'altezza del pannello l'abitacolo è protetto dagli schizzi di acqua e fango anche in assenza delle portiere.

Sotto. Sul logo della Casa spicca l'adesivo dell'Haflinger Club Italia.



segue da pag. 81

navasso, nei pressi di Verbania: qui Ceriani trovò tutti i ricambi necessari, ovvero pistoni maggiorati e relative fasce elastiche da montare nei cilindri rialzati, paraolio e guarnizioni (del motore e soprattutto quelle numerose della trasmissione), il kit di revisione del carburatore, tubi e manicotti in gomma e ganasce dei freni. Non servì altro: supporti di banco, albero a gomiti nitrato, bielle, teste e gli organi della distribuzione erano in condizioni ottime.

Riverniciati i cerchi nel colore argento originale, Ceriani riuscì ancora a trovare una serie di pneumatici nuovi identici a quelli di primo equipaggiamento: i Semperit 165-12 con battistrada artigliato, che di lì a poco sarebbero usciti di produzione. "In realtà", spiega, "per le gomme dell'Haflinger non ci sono problemi, perché la svizzera Maloja produce delle copie dei Semperit per i mezzi dell'esercito. Qui in Italia, se non si bada all'originalità, si possono anche montare i 145/80 R13 o i 165/70 R13 della Fiat Panda 4x4 prima serie, che hanno una circonferenza di rotolamento pressoché uguale. I cerchi da 13" hanno ovviamente un diametro maggiore degli originali da 12", ma la foratura d'attacco è assolutamente identi-

ca". Dopo due anni di lavoro e una spesa di 4.500.000 lire tra ricambi e manodopera, circa 2300 euro, l'Haflinger è tornato come nuovo. Ceriani, che si è associato all'Haflinger Club Italia di Mignanego (Genova), lo porta regolarmente ai raduni.

La leggerezza è la dote ma anche il difetto di questo fuoristrada, che oltretutto, privo del classico telaio a longheroni, con l'assetto rialzato e sospensioni a lunga escursione, ha il baricentro piuttosto alto. Grazie al motore posteriore, alla guida avanzata e, su questa seconda serie, al serbatoio della benzina in posizione centrale, la distribuzione dei carichi in senso longitudinale è ottimale, ma è la stabilità trasversale che, penalizzata dalla carreggiata stretta, lascia a desiderare.

Il motore si avvia con un dinamotore e sale di giri con una rapidità sorprendente, tanto da essere dotato di un limitatore a innesto centrifugo per non superare i 4800 giri/min. Esso consente scatti notevoli, accompagnati da un sound che ricorda quello del bicilindrico della Citroën "2 CV" (l'architettura boxer è la stessa). Lo sterzo leggero asseconda anche troppo i cambi di direzione, specie quando è inseri-



LE SOVRASTRUTTURE MOBILI CONSENTONO DI ADATTARE IL MEZZO A OGNI CONDIZIONE DI TRASPORTO E DI CLIMA



Quasi un rollbar

Sopra. Tolle la capote e le porte, è consigliabile lasciare montata la centinatura, che può fornire protezione in caso di ribaltamento. **A destra.** Il parabrezza è abbattibile. Le luci di posizione sopra i fari erano montate solo per l'Italia. La quotazione di questo modello è oggi di 10.000 euro.



Robusta tela militare

Sotto. Studiata per gli impieghi militari, la copertura in tela, che comprende le porte con finestrini in acetato, è robusta, duratura e assolutamente impermeabile.

ta la trazione anteriore. Per non ribaltarsi, vanno rispettate due regole semplici: primo, evitare manovre brusche; secondo, percorrere le curve a bassa velocità.

Nella marcia in salita l'"Haflinger" è più a suo agio. Anche con la sola trazione posteriore va su che è un piacere e grazie alla guida avanzata si sa sempre dove si mettono le ruote. Con la prima ridotta (rapporto 7,55:1) e i due differenziali bloccabili ce ne vuole per metterlo in difficoltà. Su certi percorsi la larghezza limitata è un vantaggio: si passa là dove un fuoristrada classico spesso non è in grado di spingersi. L'unico limite è il diametro ridotto delle ruote, che gli preclude i guadi troppo profondi e che su terreni molto accidentati causa forti reazioni al volante, costringendo a rallentare.

Su strada asfaltata l'"Haflinger" ha un comportamento ottimo: grazie alle sospensioni a ruote indipendenti, si rivela infatti più confortevole di tanti altri fuoristrada più grossi e blasonati. "Qui si che l'"Haflinger" potrebbe correre a briglia sciolta" sostiene Ceriani. "Ma purtroppo interviene il limitatore di giri... Ci vorrebbe la sesta".



CENERENTOLA IN CARRIERA

Prendi una "Fanalona", trova un po' di foto dell'epoca, compra gli accessori giusti (quasi tutti riprodotti) e con pochi soldi ti fai una "replica" spettacolare. Punti chiave: assetto, cofano aperto, volante, cruscotto e cerchi in lega. Poi va curata bene la livrea

di Maurizio Schifano, disegni di Stefano Tartarotti

Tra le auto simbolo dell'euforia che accompagnò la motorizzazione di massa degli anni Sessanta vanno annoverate le versioni sportive realizzate da Abarth sulla base della Fiat "600": vetture che soddisfacevano il nostro gusto per le "elaborazioni" con il vantaggio dell'affidabilità del prodotto industriale. Particolarmente riuscita sul piano estetico era la "850 TC Corsa" del 1967, resa più aggressiva dalla "bocca" frontale, che alloggiava il radiatore supplementare dell'acqua. Nella livrea ufficiale aveva la carrozzeria Grigio Abarth con decorazioni rosse. Per accaparrarsi uno dei rari esemplari autentici sopravvissuti, occorrono oggi dai 20.000 ai 30.000 euro. Le altre, passate per le mani di tanti proprietari, ognuno dei quali è intervenuto con aggiunte, modifiche e sostituzioni, senza rigore filologico, dovranno essere rimesse a posto e alla fine potrebbero costare anche di più...

L'alternativa economica e "sicura" c'è: acquistare una normale "600" e trasformarla in "TC", senza pretendere la fedeltà assoluta, soprattutto per quanto riguarda la pregiata componentistica meccanica, lasciandosi guidare anche dal buon-gusto, perché alla fine la macchina ci dovrà soddisfare soprattutto sul piano estetico.

Base di partenza può essere una "600 D", la cosiddetta "Fanalona", meno quotata delle serie precedenti. Bella o brutta non importa, basta che la carrozzeria sia sana, poiché il resto andrà sostituito o revisionato: potremmo trovarla da 1000 euro in su. I molti specialisti in componentistica Abarth, originale o replicata, che si possono incontrare alle mostre-scambio, garantiranno l'approvvigionamento di quanto necessario alla trasformazione, elargendo pure preziosi consigli e prestandosi per effettuare lavori a regola d'arte. 

Trasformarla conviene

Nel disegno. Poco conveniente il restauro di una Fiat "600 D" della serie "Fanalona" (1965-69), che oggi vale 4000 euro. Un esemplare malridotto, invece, si acquista per 1000 euro e può costituire un'ottima base per la nostra trasformazione. In alto, nella pagina a fianco. La Fiat Abarth "850 TC Corsa" del 1967, qui in una foto dell'epoca: è il modello che intendiamo imitare.



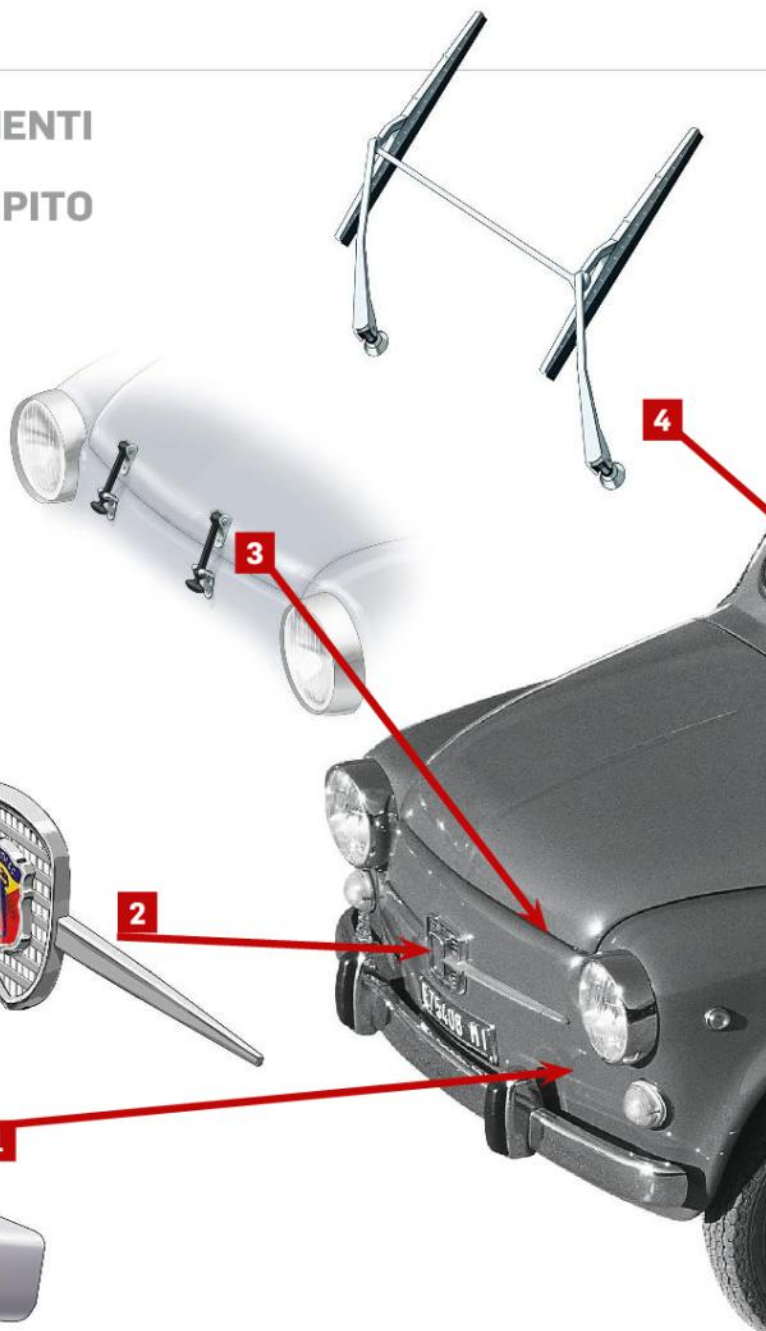
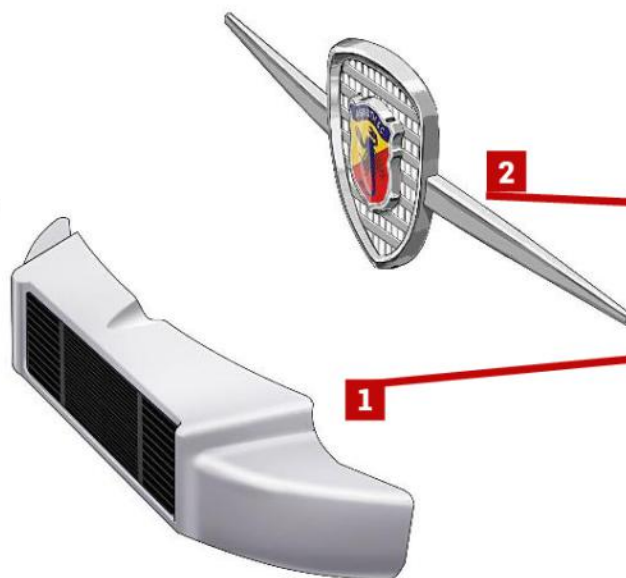


L'AMPIA DISPONIBILITÀ DI COMPONENTI ABARTH REPLICATI E LE MODERNE TECNOLOGIE CI FACILITANO IL COMPITO



Documenti preziosi

Sopra. Molte le foto d'epoca che ritraggono la Fiat Abarth "850 TC Corsa", fonte preziosa per stabilire la forma e la collocazione dei vari componenti. La livrea ufficiale prevedeva le bande laterali e la scacchiera sul tetto. Sulle vetture "clienti" quest'ultima era fornita con un supplemento di 40.000 lire. Il prezzo di listino della vettura era di 2.340.000 lire.



1 - CARENATURA RADIATORE € 250-350

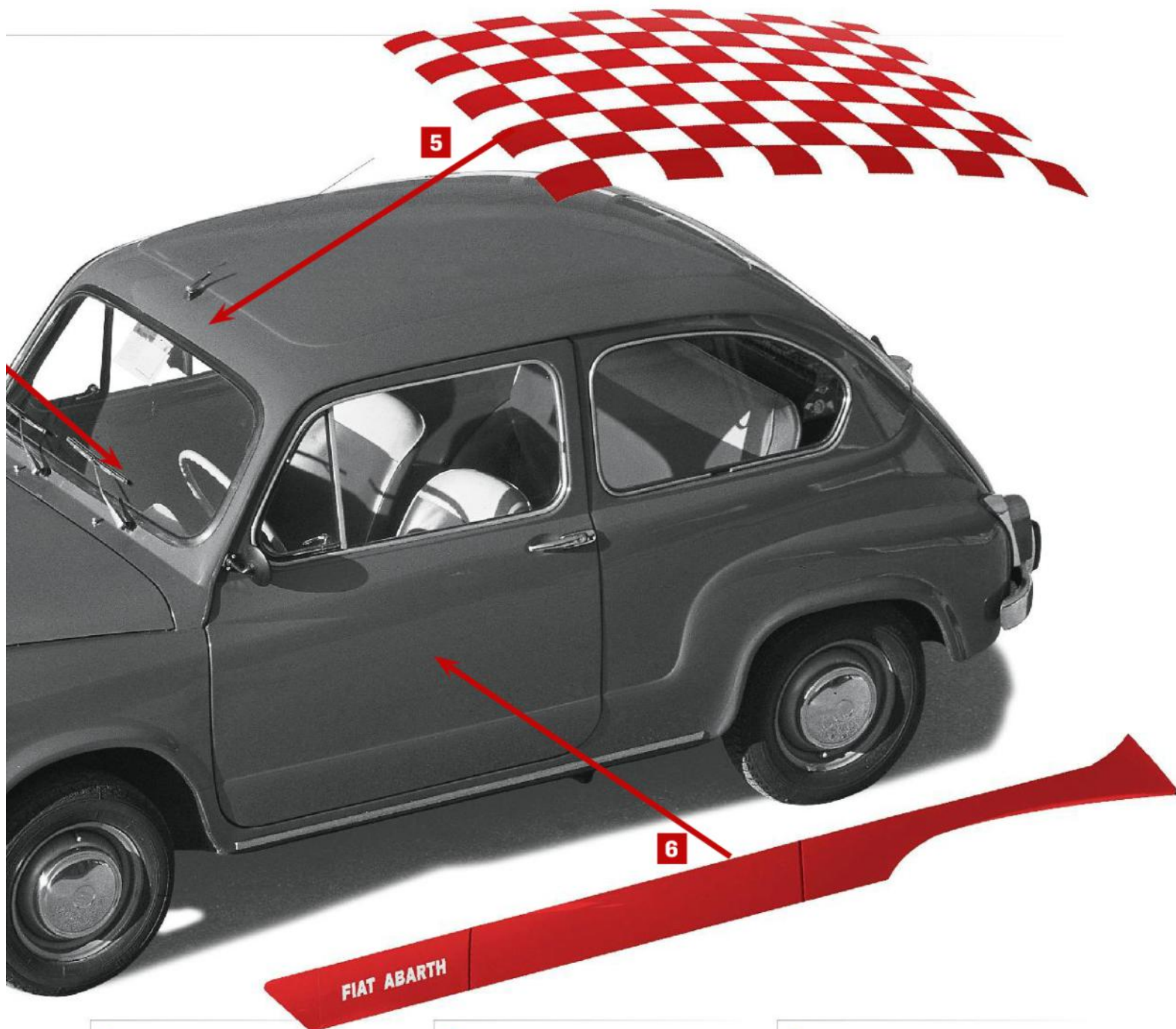
La carenatura frontale in vetroresina, chiusa da una reticella metallica, si monta mediante rivetti previo lo smontaggio del paraurti e della targa: i fori vanno poi mascherati con una stuccatura, che serve anche a raccordare la carenatura alla carrozzeria. In base al grado di preparazione del motore (a pag 92), la carenatura può essere una semplice appendice estetica o effettivamente contenere il radiatore supplementare per il liquido di raffreddamento. In tal caso il costo del pezzo replicato aumenta di circa 450 euro, comprensivi dell'impianto di raffreddamento ausiliario completo.

2 - FREGIO FRONTALE € 140-180

Al posto dello scudetto Fiat, che cela il clacson e che proprio sulla "Fanalona" aveva assunto una nuova foggia, va montato il caratteristico fregio Abarth, anch'esso dotato di "baffi". Nel corso degli anni quest'ultimo, nell'esecuzione originale, cambiò più volte forma; inoltre, già all'epoca erano in vendita riproduzioni non originali di disegno ancora diverso. Affidandosi a un esperto, si potrà acquistare un pezzo originale Abarth della giusta annata e in condizioni perfette. Il costo indicato si riferisce al pezzo originale.

3 - GANCI FERMACOFANO € 30

Fanno parte della componentistica generica riprodotta ancora oggi per le storiche sportive, perciò costano poco e sono di facile reperibilità online o alle mostre-scambio. Le foto dell'epoca mostrano bene la loro conformazione e i punti di attacco, perciò non si può sbagliare. Necessari in gara, nella guida su strada i fermi sono inutili e anzi fastidiosi ogni volta che si deve far rifornimento. Ma fanno scena.



4 - TERGICRISTALLO A PANTOGRAFO € 100-150

Tipici delle vetture da corsa dell'epoca, i tergicristallo a pantografo con le spazzole che scorrono sul parabrezza mantenendosi verticali accentuano il realismo della trasformazione. I tergi originali con snodi uniball, omologati dall'Abarth nel luglio 1967, sono introvabili, ma esistono repliche molto fedeli. Ci sarebbe una soluzione di ripiego, decisamente più economica (30-60 euro), che però sconsigliamo caldamente: consiste nell'utilizzare tiranti di accoppiamento adattabili ai bracci e alle spazzole della "600" di serie. Ne esistono persino a doppia asta con una vistosa scritta "Fiat Abarth". Peccato che le vere Abarth non li avessero mai adottati.

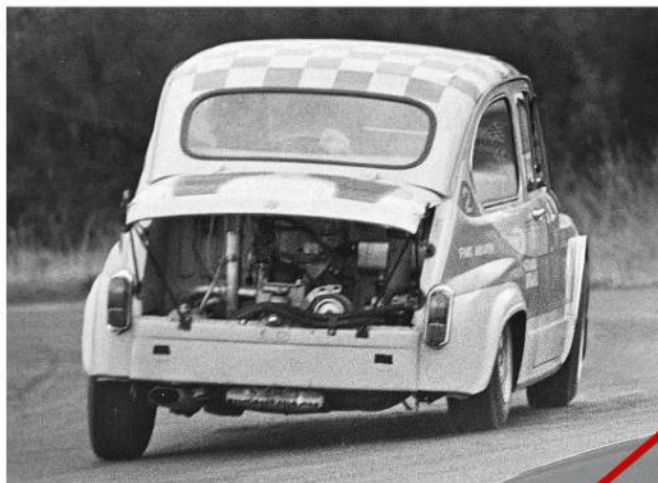
5 - TETTO A SCACCHI € 60

Nella livrea originale degli anni Sessanta la scacchiera sul tetto era verniciata, previa mascheratura che richiedeva mani esperte e materiali adeguati per evitare sbavature. Oggi esistono pellicole adesive sottili e ad altissima flessibilità, in grado di stendersi senza fare grinze neppure sulle superfici complesse come il tetto della "600", rialzato nella zona centrale. Le ditte specializzate hanno a catalogo pellicole della giusta metratura a scacchi prespaziati, in genere di colore nero, ma su ordinazione si può ottenere anche il rosso. Per l'applicazione occorre una manualità notevole; consigliamo quindi di rivolgersi a un esperto.

6 - FASCE LATERALI € 100

Pure le fasce laterali una volta erano verniciate, ma anch'esse si possono riprodurre con pellicole adesive. Non ci risulta che vi siano ditte, al momento, che abbiano a catalogo riproduzioni delle fasce adottate all'epoca sulla "850 TC Corsa". Esse si possono comunque realizzare con tecniche digitali, ottenendo un risultato perfetto, specie per quanto riguarda le scritte, a patto di riuscire a fare i dovuti rilevamenti su una vettura originale. Questa pellicole resistono al sole e ai lavaggi; per un risultato estetico più convincente sarebbe tuttavia opportuno che dopo la loro applicazione sulla carrozzeria venisse spruzzata una vernice trasparente.

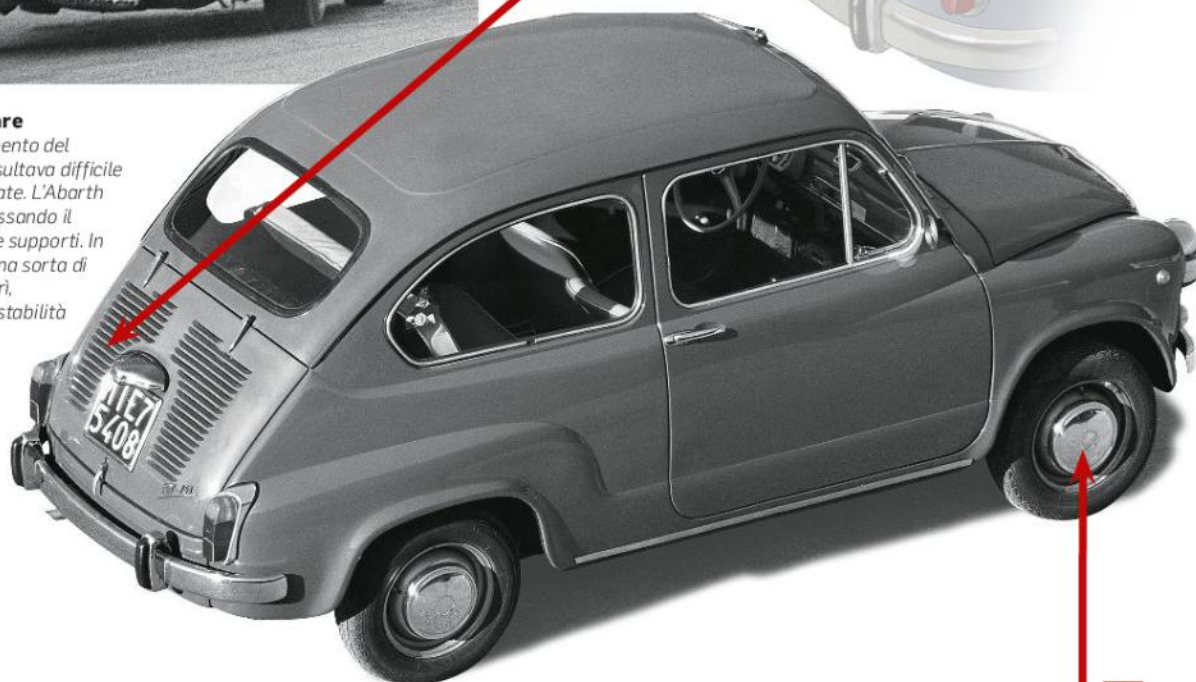
IL COFANO ALZATO E I QUATTRO CERCHI IN LEGA SONO GLI ELEMENTI FONDAMENTALI DELLA NOSTRA LIBERA TRASFORMAZIONE



Lasciatelo respirare

Sopra. Il raffreddamento del motore posteriore risultava difficile nelle versioni elaborate. L'Abarth risolse il problema fissando il cofano aperto su due supporti. In tal modo si creava una sorta di alettone che, si scoprì, migliorava anche la stabilità in rettilineo.

7



7 - TRALICCI ALZA COFANO € 70-100

Costituiti da tre puntoni disposti a piramide e saldati tra di loro al vertice, i tralicci che tengono alzato il cofano in posizione pressoché orizzontale si fissano con dei bulloni sulle battute laterali e inferiore del cofano stesso. In genere, in corrispondenza del vertice, sono dotati di ganci in metallo o in gomma per consentire, in caso di necessità, il sollevamento completo del cofano. Sono disponibili presso tutti gli specialisti del settore, anche come replica fedele degli originali.

8 - CERCHI E PNEUMATICI € 950

Vanto delle Fiat Abarth erano i cerchi Amadori&Campagnolo in Elektron, una lega di magnesio porosa e soggetta a diventare fragile col tempo. Meglio evitarli (tra l'altro sono costosi) a favore di quelli replicati oggi in lega di alluminio (quattro, misura 5J x 13", costano circa 750 euro), dotati pure del cordolo per montare i pneumatici tubeless. I pneumatici giusti sono i radiali 145/70 R13, misura oggi molto diffusa, che ha una sezione più larga ma un raggio di rotolamento prossimo a quello dei 5.20-12 montati in origine sulla "600": questa soluzione consente di mantenere i rapporti di serie.

8



QUADRO STRUMENTI E VOLANTE VANNO SOSTITUITI, MA LA PLANCIA RESTA QUELLA DI SERIE



Senza bisogno di modifiche

A sinistra. La plancia di serie della Fiat "600 D" non deve essere manomessa: il gruppo strumenti e il volante con il marchio Abarth vanno semplicemente a sostituire i componenti originali.

9 - VOLANTE SPORTIVO € 280-850

I volanti più diffusi sulle "850 TC Corsa" del 1966-67 sono quelli in alluminio con corona imbottita e rivestita in pelle prodotti da varie marche (disegno a destra). Risultano più adatti alla guida sportiva quelli di minor diametro e maggior sezione (200-300 euro). Nulla vieta tuttavia di montare il bellissimo Personal con corona in acetato adottato sulle serie precedenti della "850 TC" (disegno a sinistra: 700-750 euro), che però è di grande diametro e più sottile. Il montaggio richiede un mozzo di adattamento con foro millerighe (40-50 euro). In abbinamento col volante, ci starebbe bene il pomello della cloche in pelle o in plastica con stemma Abarth (30-50 euro).

10 - QUADRO STRUMENTI € 600-800

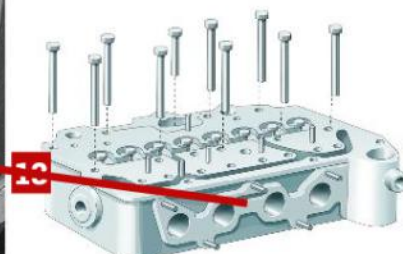
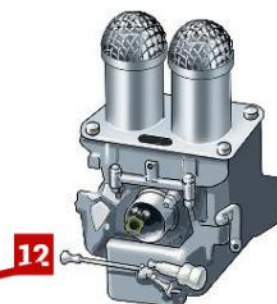
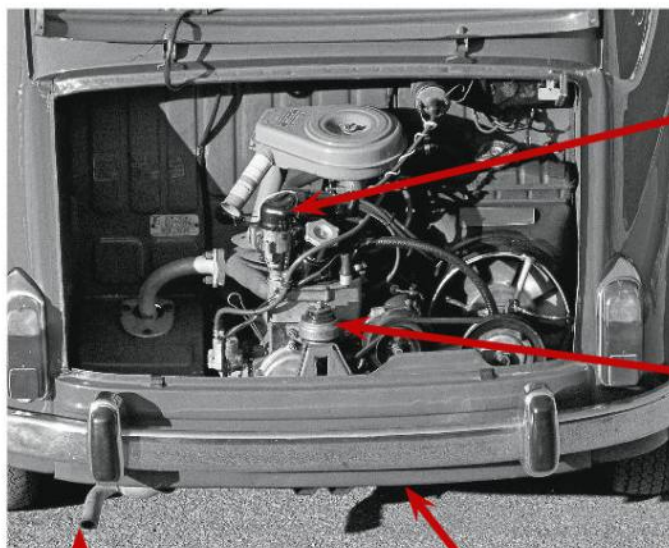
Per la "850 TC Corsa" Abarth aveva disegnato uno specifico ed elegante quadro strumenti pressofuso in lega di alluminio e verniciato in nero raggrinzante, oggi replicato da diversi specialisti. Gli strumenti (da sinistra: multiplo con termometro acqua, termometro olio e livello benzina; contagiri; tachimetro-contachilometri) dovrebbero essere degli Jaeger marchiati Abarth, ma si possono montare anche dei più economici Veglia, sempre marchiati Abarth; in tal caso si risparmiano 200 euro.

11 - SEDILI SPORTIVI € 800-1000

La nostra trasformazione non punta a realizzare una vettura da corsa, ma una sportiva da utilizzare su strada. L'abitacolo deve quindi essere comodo e accogliente, oltre che appagante per i nostri gusti. I sedili anteriori devono comunque essere di tipo anatomico, in tono col tipo di vettura. Fanno al caso le repliche degli originali Fusina (400 euro la coppia). In quanto al divano posteriore, basta che abbia lo stesso tipo di rivestimento, rigorosamente in skai, e in una tinta che ben si abbini al Grigio Abarth della carrozzeria; noi consigliamo un bicolore rosso-nero. Sul pavimento meglio lasciare i tappetini in gomma nera d'origine, che fanno già "racing".

CON UN'ELABORAZIONE RADICALE, I 29 CV DEL MOTORE "750" DI SERIE POSSONO ARRIVARE A 50 O ANCHE A 70...

Mille euro spesi bene
A destra. Punto di partenza è l'incremento di cilindrata dai 767 cm³ del motore "600 D" agli 847 di quello della "850 TC". Ciò si ottiene adottando un blocco cilindri maggiorato sia nell'alesaggio (da 62 a 62,5 mm) sia nella corsa (da 63,5 a 69 mm). Nuovi anche l'albero a gomiti, le bielle e i pistoni. La spesa totale è di circa 1000 euro.



12 - CARBURATORE **€ 100-150**

Eliminato il carburatore della "600 D", che è un monocorpo invertito Weber "28 ICP1" oppure un Solex "C28 PIB2", si può montare il monocorpo invertito Solex "C34 PBIC" adottato sulle prime Fiat Abarth "850 TC", meglio se dotato di cornetto al posto del filtro di aspirazione. L'alternativa più spinta prevede un doppio corpo invertito Weber "36 DCD7" con cornetti di aspirazione e apposito collettore: abbinato alla testata ad alta compressione garantisce 70 CV a 8000 giri/min.

13 - KIT TESTATA **€ 450**

Si trovano in commercio repliche affidabili e ad alto rendimento che rispecchiano le caratteristiche delle testate originali. Due i tipi: il primo porta il rapporto di compressione da 7,5:1 a 9,2:1; il secondo lo porta a 12,2:1. Il prezzo include: albero a camme con diagramma più spinto di quello del motore "600 D", valvole maggiorate con relative molle, viti di fissaggio e guarnizione. A ciò va aggiunto il coperchio punterie in lega leggera marcato Abarth: una buona replica viene sui 100 euro.

14 - COPPA DELL'OLIO **€ 200-300**

Come sui motori originali Abarth, occorre adottare una coppa con capacità maggiorata: da 4,5 litri (contro i 3 del motore di serie) o persino da 5 litri nel caso di motori molto spinti, anche per evitare un eventuale serbatoio di recupero esterno, previsto da Abarth dal 1964. Le coppe, realizzate all'epoca in fusione di lega leggera e opportunamente alettate per migliorare il raffreddamento, sono oggi replicate utilizzando le leghe di alluminio più evolute.

15 - IMPIANTO DI SCARICO **€ 180-200**

Bando agli scarichi liberi tipo "quattro in uno": la nostra "TC" non potrebbe circolare. Optare per una marmitta classica con doppio terminale cromato, caratterizzata da quel rombo cupo e graffiante, ma ancora discreto, che rese famoso il marchio Abarth. Ottime repliche (anche nel sound) sono realizzate da vari specialisti del settore. Il prezzo indicato comprende il collettore "quattro in uno" e le relative guarnizioni.

16 - ASSETTO € 350-450

Per ottenere un assetto sportivo si dovrà montare all'avantreno una balestra a occhi rovesciati, cioè al contrario. Per ottenere una rigidità ancor maggiore, si possono sostituire gli ammortizzatori originali con un tipo dotato di molle coassiali. Al retrotreno basterà invece montare molle ribassate con spire ravvicinate e ammortizzatori più rigidi.



17 - KIT FRENI € 700

La "850 TC Corsa" del 1967 a cui ci ispiriamo adottava freni a disco sulle quattro ruote. Per semplicità suggeriamo di adottarli solo davanti, come sulle "TC" tra il 1961 e il 1963. Il kit comprende fuselli, mozzi, dischi e pinze e si monta senza alcuna modifica. L'efficacia frenante sarà maggiore di quella fornita dai tamburi di serie e più che sufficiente per una guida sportiva su strada.



ALLA FINE I CONTI TORNANO

RICAMBI E ACCESSORI 7300 EURO

MANODOPERA CARROZZERIA E MECCANICA 7000 EURO

TOTALE 14.300 EURO

Nota. Il conteggio dei costi di ricambi e accessori è stato effettuato tenendo conto dei massimi indicati, arrotondati per eccesso.

L'impegno del carrozziere

Sotto. Fondamentale, per contenere i costi, è partire da una scocca sana, che dovrà essere modificata solo rifilando i passaruota anteriori e bombando un poco quelli posteriori, per alloggiare pneumatici più larghi. Inoltre, poiché non verranno rimontati i profili sottoporta, si dovranno chiudere i relativi fori d'attacco. L'eliminazione del paraurti posteriore, invece, non prevede la chiusura dei fori. La scocca, trattata con un fondo bicomponente, andrà verniciata nella tinta Grigio Abarth.







LA Rivale

In versione corsa, stravinse la prima Mille Miglia. All'epoca era lei la sportiva per antonomasia, non la "6C 1750". Finché la Casa bresciana non decise di abbandonare il settore, lasciando campo libero all'Alfa Romeo. Eccola, con un'elegante carrozzeria spider, motore "2200", compressore e 85 CV

di Fulvio Zucco, foto di Paolo Carlini

Una spider che si fa notare

Nella foto. Molto elegante nella livrea nera con filettature e interni rosso scuro, la "Superba" carrozzata da Castagna sfoggia tratti decisamente caratteristici: ad esempio, l'interruzione fra parafrangente anteriore e posteriore e il taglio dei cristalli laterali, ad andamento curvilineo.

Numerose le vittorie della Casa bresciana negli anni Venti e Trenta: la più prestigiosa alla prima Mille Miglia, nel 1927, con tre vetture ai primi tre posti

A

lzi la mano chi sa che cosa produceva la OM di Brescia. Dite veicoli industriali, camion e autobus? Bravi. Altri aggiungeranno che erano del tutto analoghi, negli ultimi tempi, ai prodotti di casa Fiat. Bravissimi. Però molti anni fa, diciamo 80 o 90, la risposta corretta sarebbe stata diversa: macchine da corsa.

Già nel 1923, infatti, una "Superba" fresca di debutto (il modello era stato presentato quello stesso anno) si impone nella Coppa delle Alpi, pilotata da Ferdinando Minoia; sarà sempre lui, quattro anni dopo, a portare al traguardo la "665" vincitrice della prima Mille Miglia, trionfo che aprirà la via all'esportazione delle vetture bresciane in tutto il mondo.

La sigla "665" sta per 6 cilindri e 65 mm di alesaggio, ma rimarrà invariata, sorta di operazione di marketing ante litteram, anche quando quest'ultimo valore salirà a 67 mm, perché ormai

la "665" si è guadagnata un'ottima reputazione. Conseguenza delle vittorie in gara è anche la richiesta, da parte di clienti benestanti e con ambizioni sportive, di fuoriserie allestite sulla prestigiosa meccanica da parte dei più noti carrozzieri.

È il caso della spider realizzata dalla milanese Castagna nel 1931 che appare in queste pagine. Di linee svelte e filanti, mostra come tocchi di originalità il particolare andamento dei parafanghi, che si interrompono prima della pedana per proseguire poi fino alla coda, e il taglio discendente dei vetri laterali dal parabrezza (ribaltabile) fino al mantice della capote. Tutto l'insieme ricorda per più di un verso le Alfa Romeo "6C 1750 GS" che in quegli anni imperversano sui circuiti di mezzo mondo e che sono le più temibili avversarie della OM "Superba".

Questa vettura è destinata al mercato britannico, dove l'importatore della Casa, Mr. Rawlen-



Nata a Milano

Sopra, dall'alto. Lo stemma della carrozzeria Castagna ritrae una carrozza, originaria specializzazione dell'atelier; la placca con i numeri di brevetto dei freni Perrot; gli ammortizzatori a frizione Hartford con le tacche per la regolazione.

A destra. La grigliatura verticale caratterizza i lati del cofano, la zona del parafiamma e i sottoporta della vettura.





Prima del turbo

A sinistra. Il sei cilindri in linea di 2,2 litri dal lato dello scarico. Davanti al motore si scorge il compressore a lobi Roots, che porta la potenza a 85 cavalli.

ce, offre anche un kit di elaborazione per passare dalla distribuzione a valvole laterali a quella con valvole in testa. Monta il compressore Roots, che porta la potenza del sei cilindri in linea di 2200 cm³ a 85 cavalli.

Successivamente ritorna in Italia e attualmente fa bella mostra di sé al Museo Nicolis di Villafranca (VR). È stata restaurata recentemente e da un paio d'anni accoglie i visitatori proprio all'ingresso dell'esposizione.

L'abitacolo è un riuscito mix di sportività e raffinatezza, con due comodi sedili rivestiti in pelle e un elegante cruscotto in alluminio lavorato a rosette. Questa versione della "665", dota-

Ci vuole equilibrio

Sotto e a destra. La modella Elisa Marangon, in abiti rigorosamente anni 30 della collezione Nicolis, mostra le manovre necessarie per accedere al divanetto, operazione riservata a persone agili. In basso. Le due piccole pedane zigrinate cui appoggiarsi.



Motore Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea
 Alesaggio 67 mm - Corsa 105 mm
 Cilindrata 2200 cm³
 Potenza 85 CV
 Un carburatore doppio corpo Memini
 Compressore volumetrico Roots.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 5.00x19.

Corpo vettura Spider 2 porte, 2+1 posti
 Telaio a longheroni e traverse in acciaio
 Sospensioni ant. ad assale rigido,
 balestre longitudinali
 Sospensioni post. a ponte rigido,
 balestre longitudinali
 Ammortizzatori a frizione Hartford
 con regolazione della rigidità
 Freni a tamburo Perrot ant. e post.
 Serbatoio carburante 57 litri.

Dimensioni e peso Passo 2830 mm
 Carreggiata ant./post. 1360 mm
 Lunghezza 4080 mm
 Larghezza 1650 mm
 Peso a vuoto 818 kg.

Prestazioni Velocità 150 km/h.

Le OM stabilirono persino dei record di velocità e furono esportate ovunque, anche in Australia



C'è quel che serve

Sopra. Buona la dotazione di strumenti: da sinistra, orologio, livello benzina, blocchetto per l'avviamento, manometro olio e tachimetro.

In alto. Radiatore e fari montano griglie parasassi. Il marchio OM ovale a fondo blu venne introdotto nel 1918.

La cura del dettaglio

A destra. Il lussuoso pannello della porta, dotato di un'ampia tasca in pelle, è impreziosito da uno spesso profilo in legno.

Nell'altra pagina. La "Superba" ritratta in riva al Mincio, a Borghetto di Valeggio (VR), località inclusa nella lista dei "Borghi più belli d'Italia".



ta del motore maggiorato rispetto al 1991 cm³ del debutto (qui i centimetri cubi sono 2200 tondi) e del compressore, ha un suono pieno e grintoso, che diventa più rauco e aggressivo quando il volumetrico Roots soffia forte nei cilindri; anche sotto questo aspetto ricorda abbastanza da vicino le "nemiche" Alfa "6C 1750" compresse. Tanto che, mentre effettuiamo i passaggi per le riprese fotografiche, dal gruppetto di curiosi che si è formato qualcuno azzarda: "È un Alfa Romeo come quella di Nuvolari: con una macchina così vinse perfino la Mille Miglia..."

Strano intreccio di storie, quello della sportiva bresciana e della più celebre vettura milanese. Simili per molti versi, contemporanee ed entrambe rivolte allo stesso pubblico, oggi la prima è nota solo ai veri intenditori, mentre la seconda è un'icona della Casa del Portello e anche per l'uomo della strada è "la macchina di Nuvolari"...

Nel 1933 la OM (Officine Meccaniche) viene acquisita dalla Fiat, che decide la sospensione della produzione automobilistica a favore di quella di veicoli industriali, autocarri e autobus, già iniziata nel 1925 con alcuni modelli realizzati sulla base dei telai destinati alle automobili. Dopo la seconda guerra mondiale i modelli OM riscuotono un grande successo, che perdura fino alla fine degli anni 60: cavallo di battaglia la serie contraddistinta da nomi di animali ("Lupetto", "Tigrotto", "Leoncino"...). Poi, nel 1970, i camion bresciani divengono cloni dei modelli Fiat, pur conservando il marchio dell'ovale blu. Nel 1975 nasce l'Iveco, che integra le produzioni dei vari marchi del gruppo Fiat e spinge un po' alla volta la OM fra i ricordi del passato.

E pensare che persino il "Vate d'Italia", Gabriele D'Annunzio, la cui passione per le automobili è risaputa, fra l'Alfa e la OM aveva scelto la seconda: modello "467 Sport", carrozzeria aperta, allestita secondo le sue richieste.



Al Goodwood Festival of Speed di metà luglio, la Casa d'aste Bonhams piazza il "colpo" della vita e vende la Mercedes-Benz con cui Fangio corse i gran premi di Germania e Svizzera, alla cifra iperbolica di quasi 23 milioni di euro. È un record assoluto destinato probabilmente a rimanere imbattuto per anni. Prezzi da capogiro anche per un prototipo Austin Healey "100" e per una Maserati "300 S". Venduta pure una Ferrari di John Lennon.



Maserati "300 S" pag. 102



Austin Healey "100" prototipo pag. 103



Ferrari "330 GT 2+2" pag. 103

di Matteo Albertini

MERCEDES-BENZ "W196" 1954

GIRO RECORD DI FANGIO IN 23 MILIONI NETTI



Nel 1954 Juan Manuel Fangio, assieme ai suoi compagni Herrmann e Kling, riuscì a risvegliare l'orgoglio nazionale tedesco sconvolto dalla guerra grazie a una serie impressionante di vittorie in Formula 1 a bordo delle Mercedes.

Quell'anno, con le nuove "W196", lo squadrone di Stoccarda vinse ben nove delle dodici gare previste e Fangio poté così fregiarsi del titolo di campione del mondo. In parallelo, nelle gare stradali, la "300 SLR" appariva imbattibile. Nel 1955, al culmine di una seconda stagione vittoriosa, la Mercedes non aveva più nulla da dimostrare e decise di ritirarsi dalle competizioni.

Proprio una delle "W196" Formula 1 realizzate per quel campionato, l'unica non conservata nel museo della Casa, è stata messa all'asta da Bonhams: si tratta della numero "000006", vincitrice dei gran premi di

Germania e Svizzera. Al termine della stagione agonistica, e dopo essere stata usata per alcuni anni come vettura espositiva e per dei test sugli pneumatici, venne collocata nel 1973 nel National Motor Museum di Beaulieu (Inghilterra), prima di essere rivenduta a un privato per finanziare una nuova ala del museo.

La sua ultima apparizione in pubblico risale al 2000, durante il Goodwood Festival of Speed (11-14 luglio), fino all'ultima vendita che l'ha infine condotta all'asta di quest'anno.

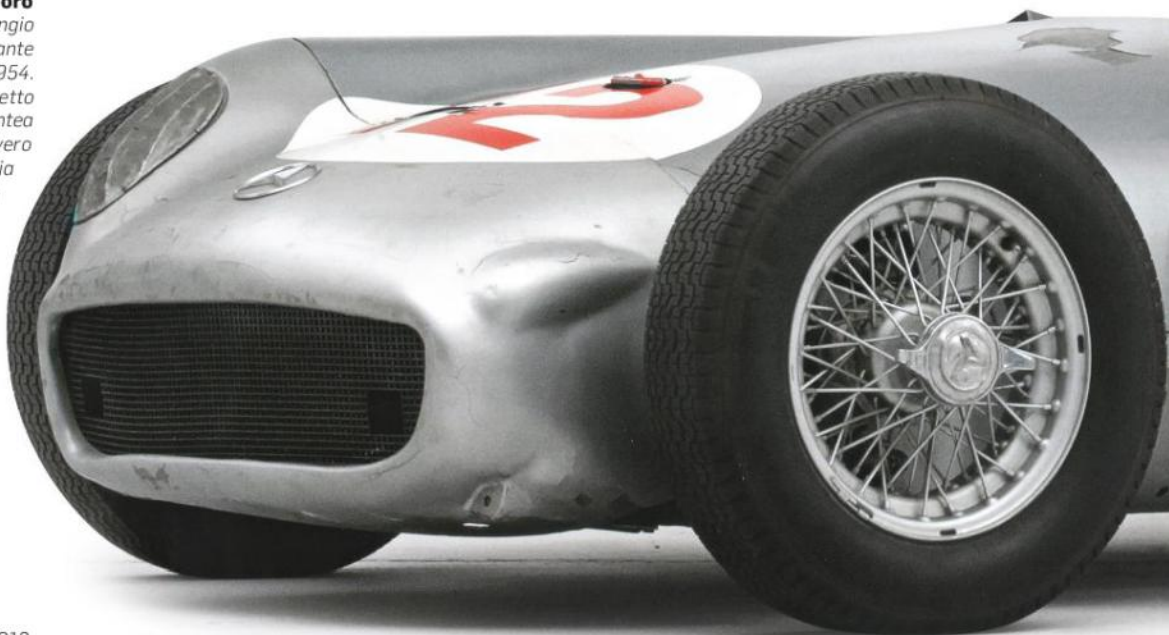
Un certificato ufficiale degli archivi Mercedes a conferma dell'originalità della vettura completa questo lotto, la cui vendita ha stabilito il record assoluto di valore per un'automobile a un'asta.

Prezzo di vendita:	22.824.000 euro
Stima d'asta:	riservata

Argento che vale oro

Sopra. Juan Manuel Fangio al volante della vettura, durante un gran premio del 1954.

A destra. Nonostante l'aspetto vissuto, l'impatto visivo dell'argentea e vittoriosa "W196" è davvero notevole e riporta alla memoria una stagione memorabile per la Mercedes, dopo anni di assenza dalle competizioni.





Uno scozzese sul sedile

Sopra. Il posto di guida è ben diverso dagli attuali cockpit di Formula 1. Si notino gli specchi carenati per favorire l'aerodinamica.

In alto. Il propulsore da 2,5 litri contribuiva, assieme alle sospensioni indipendenti, al telaio leggero e ai freni "entro bordo", a fare della "W196" un'automobile tecnicamente molto raffinata.



Spazi ben disposti

Sopra. A cofani aperti si può apprezzare meglio la disposizione degli spazi. Anteriormente il colossale propulsore; subito dietro l'abitacolo (il posto a sinistra può essere "chiuso" da un cofano, a seconda del tipo di competizione); posteriormente il capiente serbatoio del carburante. A destra. Il posto guida è completamente avvolto dalla carrozzeria. Il volante è a tre razze con corona in legno, la strumentazione Jaeger originale.

MASERATI "300 S" 1955

La preferita DI STIRLING MOSS

Se persino Sir Stirling Moss aveva descritto la Maserati "300 S" come una delle "più semplici, belle ed equilibrate auto da corsa di sempre", è comprensibile l'interesse generato dall'esemplare (telaio n. 3053) aggiudicato all'asta di Goodwood.

La vettura, equipaggiata con un 6 cilindri di 3 litri, è stata consegnata negli Stati Uniti nel 1955, anno della sua costruzione, e ha corso alla 12 Ore di Sebring guidata da Bill Spear e Sherwood Johnston. A partire da questo esordio vittorioso, Spear ha condotto la "300 S" in numerosi eventi sportivi in giro per il Paese fino al 1956, quando l'ha ceduta a Joe Giubiaro, anch'egli pilota.

In seguito alla prematura scomparsa di Giubiaro nel 1964, la vettura è passata di mano tra diversi proprietari, che l'hanno sempre conservata con particolare attenzione all'originalità dei componenti, e già a partire dagli anni Settanta ha iniziato a partecipare alle gare storiche. L'auto è stata portata all'asta con il motore e il cambio nuovi: il propulsore originale,

in compenso, fa parte del lotto assieme a numerosi altri ricambi risalenti agli anni Cinquanta, per la gioia del collezionista che se l'è aggiudicata.

Rarità, prestigio e storia agonistica sono le tre parole chiave di questa "300 S", presentata in condizioni davvero eccezionali: il suo valore è ben testimoniato dal prezzo di vendita che, pur inferiore alle attese, ha comunque sfiorato la ragguardevole cifra di cinque milioni di euro.

Prezzo di vendita:	4.692.000 euro
Stima d'asta:	5.300.000 euro



Linee morbide

Sopra. Messe in risalto da un bel rosso vivo, le linee della "300 S" si caratterizzano per una forma morbida e aerodinamica. Di grande effetto la calandra ovale con il Tridente ben in evidenza al centro.

PROFESSIONE **LABORATORIO MOBILE**

Prima del lancio della "100", la Austin Healey si era concessa un periodo di prove sul progetto e aveva realizzato nel 1953 quattro prototipi, denominati Special Test Cars. Queste vetture differivano, per diversi aspetti, da quelle che sarebbero state le auto di serie: la carrozzeria, realizzata con una lega di alluminio, era più leggera e la qualità costruttiva in generale rasentava l'artigianalità, mentre i motori Austin erano più profondamente elaborati. Delle quattro Special Test Cars realizzate solo una è sopravvissuta nelle condizioni originarie; è l'esemplare andato all'asta a Goodwood, con targa NOJ392. La vettura ha partecipato alla Mille Miglia del 1953, con scarso successo, per poi gareggiare alla 24 Ore di Le Mans dello stesso anno dove ha realizzato un buon tempo. Leggermente modificata in seguito per poter

circolare su strada, questa "100" sperimentale è stata l'auto di prova delle riviste "Autocar" e "Motor", alle quali era stata presentata come versione standard, e a partire dal 1954 è diventata un laboratorio viaggiante per i nuovi progetti della Casa: a questo periodo risale ad esempio l'installazione dei freni a disco. Passata all'uso privato nel 1962, la NOJ392 ha vissuto alcuni anni in Australia in seguito a un passaggio di proprietà, ed è stata restaurata per la prima volta nel 1994. In quell'occasione si è deciso di riportare la vettura nelle condizioni in cui si trovava alla "24 Ore" di quarant'anni prima. Completa di ampia documentazione a raccontarne la storia, questa "100" sperimentale, ormai rimasta un pezzo unico, ha sfiorato il milione di euro.



Prezzo di vendita: **913.000 euro**
Stima d'asta: **820.000 euro**

Verde all'inglese

Sopra e a sinistra. Particolarmente riuscita soprattutto nella parte posteriore, la linea della "100" si adattava perfettamente al contesto sportivo. In alto. La vettura in azione in pista e, nell'immagine sotto, il posto guida, che unisce sapientemente sportività ed eleganza.

FERRARI "330 GT 2+2" 1965

30 MILA KM CON JOHN LENNON

Ecce la Ferrari "330 GT 2+2" scelta da John Lennon (foto) nel 1965 tra le tante vetture di prestigio radunate sotto casa sua dai concessionari londinesi non appena si era sparsa la voce che il popolare cantante aveva ottenuto la patente. Utilizzata da Lennon per un paio d'anni, ha totalizzato poco più di 30.000 chilometri prima di passare al secondo proprietario nel 1967. Il libretto originario (targa DUL 4C) con i dati del famoso primo acquirente è stato venduto a un collezionista neozelandese, ma la storia di questa "330" è ugualmente ben documentata e racconta di numerosi passaggi di proprietà fino a un restauro completo effettuato nel 1997.



Stima d'asta: **260.000 euro**. Vendita per: **418.000 euro**.



QUATTRO SOLDI DI FELICITÀ

Quante volte l'avete detto: "Ah, se l'avessi comprata! Allora non costava niente, oggi vogliono un capitale"? Non piangete sulle occasioni perse, prendete quelle di oggi: con pochi euro vi togliete una soddisfazione e fate un'opera buona: salvate dalla rottamazione un pezzo raro

di Marco Di Pietro





PEUGEOT 406 Coupé
3.0 V6 24V **pag.106**



ROVER 75 2.5 V6
Connoisseur **pag.107**



ALFA ROMEO
155 2.5 V6 **pag.107**



FIAT Punto 1.8
16V HGT **pag.108**



LAND R. Freelander
1.8 Softback **pag.108**



AUDI A8 4.2 Quattro
pag.109



MERCEDES
E 420 SW **pag.110**



Quasi una "M3"

Nelle foto. Look poco vistoso, interni eleganti, marcia sicura in ogni condizione: la "330iX" è, in termini di prestazioni, quasi una "M3" (ma quest'ultima non è mai stata proposta con carrozzeria station wagon).



BMW 330iX TOURING

Per la gioia **DI GUIDARE**

Una piccola wagon a trazione 4x4, anche se con netta prevalenza della posteriore per non modificare sostanzialmente la guidabilità tipica delle BMW, era presente nel listino delle "Serie 3 Touring" fin dal 1988. Questa "E46" arriva sul mercato nel 2000. Da comprare è sicuramente la top di gamma, la "330iX" con il motore sei cilindri in linea di 3 litri e 231 CV. Guidarla nei tratti misti è un piacere senza confronti. E i consumi si mantengono ragionevoli (i 10 km/litro sono la norma). Potente e ricca di accessori (chi la comprava di solito non badava agli spiccioli), è compatta e dissimula con discrezione le sue prestazioni. Lasciate perdere le diesel "330XD": hanno prestazioni quasi analoghe, ma sicuramente hanno macinato almeno 300.000 km. Le "benzina", invece, spesso sono ancora nelle mani dei primi proprietari. Controllate con attenzione che il sistema di trazione integrale non presenti giochi o rumorosità nelle manovre di accelerazione e rilascio. E verificate che sia stata eseguita la manutenzione con puntualità. L'attuale valore di mercato si aggira sui 3500 euro ma, complice la cilindrata non proprio "popolare", si può tentare di portarla via anche per 2500 euro (da un privato, perché i commercianti sperano sempre di fare il colpaccio).



Anni di produzione	2000-05
Quotazione €	3500
Si può trovare a €	2500
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	231
Cilindrata cm³	2979
Velocità km/h	243
0-100 km/h sec.	6,8

Pro

Guida divertente
Produzione limitata

Contro

Ricambi costosi
Difficile da trovare a benzina



PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V

L'ultima leonessa DI PININFARINA



Anni di produzione	1997-2005
Quotazione €	3000
Si può trovare a €	2000
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	190-210
Cilindrata cm³	2946
Velocità km/h	227-240
0-100 km/h sec.	8,5-7,8

Pro

Capolavoro stilistico
Qualità costruttiva eccellente

Contro

Difficile da trovare in ordine
Chilometraggi medi elevati

Considerata da alcuni una delle più belle vetture sportive degli anni Novanta, la "406 Coupé 3.0 V6" porta nel suo DNA la lunghissima tradizione della collaborazione tra la Casa francese e l'atelier di Pininfarina, che la realizzò ispirandosi a un'altra sua vettura, la quasi contemporanea Ferrari "456 GT". La "406" è una classica granturismo a 4 posti veri che in comune con la berlina "406" ha poco o nulla, a parte forse qualcosa nel frontale. Venne prodotta a Grugliasco in due serie: la prima dal 1997 al 1999, la seconda, con qualche lieve modifica allo stile e con motori potenziati, dal 2000 al 2005, sopravvivendo di un anno alla berlina a 4 porte e alla station wagon. La versione da ricercare è la "3.0 V6 24V", decisamente più prestante delle varie "2.0i 16V", "2.2i 16V" e diesel "2.2 HDI". Nelle prima serie, il V6 erogava 190 CV, nelle successive 210. Il motore era



realizzato in joint venture con la Renault: fino a poco tempo fa equipaggiava tutte le vetture francesi "alto di gamma". La "406 Coupé", con la sua trazione anteriore, è facile da guidare, elastica e silenziosa. Gradevolissimo il sound del V6. Attenzione agli esemplari dalla carrozzeria trascurata: a volte la "406 Coupé" veniva acquistata da guidatori molto anziani e con poca dimestichezza nelle manovre di parcheggio. Ma un bravo carrozziere sarà in grado di riportarla agli antichi splendori con poca spesa.



Sei bei cilindri

Nelle foto. Costruita con cura artigianale, come da tradizione di Pininfarina, la "406 Coupé" è piuttosto rara in Italia, specie nelle versioni "V6". Ne sono stati venduti circa 350 esemplari. Sicuramente più facile trovarla Oltralpe, dove però le quotazioni sono già lievitare su livelli quasi doppi rispetto a quelle italiane.

ROVER 75 2.5 V6 CONNOISSEUR

L'INGLESE È BELLA DENTRO

Erede di una lunga tradizione di ammiraglie che, in fatto di qualità e materiali (pelle e radica in quantità), non aveva nulla da invidiare alle ben più costose Jaguar contemporanee, la "Seventyfive" ebbe un discreto ma effimero successo pure in Italia. Anche se sul nostro mercato i clienti sceglievano, nell'80% dei casi, le 2 litri diesel equipaggiate con motore BMW derivato da quello della "Serie 3". Le sei cilindri a benzina erano due: la "V6 2.0", piccola ma abbastanza potente (150 CV), e la "V6 2.5" (con 177 CV), decisamente più prestante. Per entrambe l'allestimento top, il "Connoisseur", è riconoscibile

per gli interni in pelle (con "piping" a contrasto, ma sempre in abbinamento al colore della carrozzeria). Non mancano gli specchi esterni cromati (di serie) e il navigatore satellitare con ricevitore tivù (optional quasi sempre presente sulle "Connoisseur"). Magnifico monumento stile retrò il cruscotto, con strumenti ovali a fondo avorio e le guarniture in radica lucidata a specchio. Insomma, la "75" è più bella dentro che fuori. D'altra parte, chi l'acquista se la godrà proprio da questa visuale... Suggeriamo di puntare su una "2.5", anche se trovarla non è facile. I prezzi sono praticamente simbolici: 1500 euro.



Anni di produzione	1999-2004
Quotazione €	1500
Si può trovare a €	1000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	177
Cilindrata cm	2497
Velocità km/h	225
0-100 km/h sec.	9,2

Pro

Finiture interne adeguate
Puro stile Old England

Contro

Rapido decadimento qualitativo
Ricambi difficili da trovare

Visto che salotto?

Nelle foto. L'ammiraglia inglese venne realizzata quando la Rover apparteneva alla BMW, che fornì supporto tecnico e motori diesel.

ALFA ROMEO 155 2.5I V6

NEL NOME DI BUSSO

La "155" non ha lasciato un gran ricordo tra gli alfisti, se non per i grandi successi sportivi nei campionati Turismo, dove si è presa il lusso di "tostare" più volte gli squadroni Mercedes. Nelle versioni stradali altro non era che una Fiat "Tempra" o una Lancia "Dedra" con carrozzeria "alfaromeizzata". Però ci sono due versioni particolari che vale la pena di prendere in considerazione: la "2.0i Turbo 16V Q4" e la "2.5 V6". La prima è un po' meno Alfa dell'altra: in pratica è una Lancia "Delta Integrale" sotto mentite spoglie; la seconda, invece, sotto la sagoma identica a quella delle normali "Twin Spark" cela il mitico "V6 Busso" nella più tranquilla versione di 2 litri e mezzo e 163 CV. Comunque sufficiente per imprimere alla "155" un comportamento da vera Alfa Romeo, seppure a trazione anteriore. Soltanto 7198 gli esemplari prodotti, su un totale di 192.618 "155" costruite. Quasi tutti furono venduti sui mercati più ricchi, come quello tedesco. Da noi se ne sono salvate dalla rottamazione non più di un centinaio. Un alfista "credente" ha il dovere morale di metterne da parte almeno una.



Anni di produzione	1992-97
Quotazione €	1500
Si può trovare a €	1500
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	163 CV
Cilindrata cm³	2492
Velocità km/h	215
0-100 km/h sec.	8,4

Pro

Motore "V6 Busso"
Produzione limitata

Contro

Difficile da reperire
È un'Alfa degli anni bui

È il motore che conta

Nelle foto. Grazie al cuore sportivo, merita di essere presa in considerazione. Difficile però trovarla in ordine di carrozzeria.

FIAT PUNTO 1.8 16V HGT

SENZA TURBO TE LA GODI ANCHE DI PIÙ

Le "piccole bombe" sono una tradizione consolidata per la Fiat, fin dai tempi delle "600" Abarth. Una tradizione puntualmente rinnovata con la "128 Rally", la "127 Sport", la "Uno Turbo", la "Punto GT" prima serie. Per la seconda serie della "Punto", nata in occasione dei festeggiamenti per i 100 anni del colosso torinese, la scelta dei tecnici fu in controtendenza rispetto al passato: basta col turbo, tanto potente quanto scorbutico, e disco verde a un

"milleotto", con tanti cavalli e altrettanta coppia motrice. Il motore era bell'e pronto: quello della "Barchetta", con il variatore di fase che garantiva un'elasticità inconsueta nella marcia normale, ma capace di trasformarsi agli alti regimi in un mostro di cattiveria. Il variatore, però, in caso di usura, è problematico da sostituire. Il risultato si chiama "Punto 1.8 16V HGT", che oggi è una tra le utilitarie preferite per il tuning estremo. Al punto che non è facile trovarne in condizioni originali. Il valore di mercato è ridicolo, anche per le rare versioni dotate di kit estetico Abarth. Mille euro dovrebbero bastare, ma c'è già chi chiede anche il doppio.



Anni di produzione	1999-2004
Quotazione €	1000
Si può trovare a €	1000
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	130
Cilindrata cm³	1747
Velocità km/h	205
0-100 km/h sec.	8,6

Pro

Prestazioni notevoli
Guida divertente

Contro

Molti esemplari non originali
Chi ce l'ha, difficilmente la vende

Gioca tutto sulla cilindrata

Nelle foto. È sportiva quanto serve e si presta alle elaborazioni. Infatti è difficile trovarla in condizioni originali. Ma con un po' di pazienza...

LAND ROVER FREELANDER 1.8 SOFTBACK

QUASI CABRIO E MOTORE A BENZINA

Diventerà un classico anche lei, come tutte le Land Rover, ma non sarà mai un "assegno circolare" come le più spartane "Defender". Quando nacque, nel 1997, i puristi gridarono allo scandalo: "Una Land senza marce ridotte? Non sia mai!". Eppure, la mossa di entrare nel nascente mercato dei SUV si rivelò vincente e oggi la "Freelander" occupa un posto stabile tra le sport utility che se la cavano meglio nel fuoristrada vero. La versione su cui puntare in chiave collezionistica deve essere sfiziosetta: non la classica "Wagon" a 5 porte, dunque, bensì la 2 porte con tetto anteriore rigido ma asportabile e telone posteriore smontabile. Una "quasi cabriolet", insomma, prodotta in pochi esemplari e uscita di produzione dopo pochi anni. Due le motorizzazioni disponibili (escludendo la "V6" che in Italia si



è vista col contagocce): "1.8" a benzina e "2.0 TD". La prima è senz'altro più indicata all'impiego salutare tipico dei collezionisti. Di solito si trova in buono stato (è un'auto stagionale, come le spider) e con pochi chilometri. Costa poco, 2000 euro se davvero in ordine, ma deve piacere il genere.



Anni di produzione	1997-2002
Quotazione €	2000
Si può trovare a €	1000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	120
Cilindrata cm³	1796
Velocità km/h	165
0-100 km/h sec.	14,5

Pro

Costi di gestione ridotti
Marchio nobile

Contro

Capote spesso rovinata
Qualità interni mediocre

Specializzata

Nelle foto. Nonostante la dotazione tecnica non all'altezza delle altre Land Rover, la "Freelander" se la cava egregiamente nel fuoristrada.

AUDI A8 4.2 QUATTRO

La leggerezza DELL'AMMIRAGLIA



Anni di produzione	1994-1998
Quotazione €	3000
Si può trovare a €	1500
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	300
Cilindrata cm³	4172
Velocità km/h	250
0-100 km/h sec.	6,5

Pro

Tecnologia d'avanguardia
Prestazioni elevate

Contro

Ricambi costosissimi
Percorrenze spesso elevate

Oltre alla trazione "quattro", tipica delle Audi e a metà anni Ottanta un'esclusiva del marchio nell'ambito delle vetture di lusso, la "A8" prima serie vantava un'altro primato: fu la prima vettura di rappresentanza a utilizzare l'alluminio per scocca e carrozzeria. L'Audi Space Frame era un gioiello di ingegneria che consentiva a questa lussuosa vettura di pesare quasi mezza tonnellata meno di una Mercedes, una Jaguar o una BMW di pari lignaggio. A tutto vantaggio delle prestazioni (che infatti sono nettamente superiori), della maneggevolezza (coadiuvata anche dalla già citata trazione integrale) e dei consumi. Molte le diavolerie elettroniche nella dotazione: persino un tetto apribile in cristallo con annegati dei micropannelli solari che permettono di alimentare il climatizzatore a motore spento, in modo da rinfrescare l'abitacolo durante le soste al sole fino all'arrivo del proprietario. Il motore è una bestia, un V8 da 300 CV che la spinge a 250 all'ora, ma senza limitatore potrebbe toccare i 280. Di qualità eccelsa anche le finiture, forse un po' freddine rispetto alle concorrenti, ma in grado di mantenersi come nuove anche dopo vent'anni. Non sono rari i casi di "A8" con 300.000 km sulle ruote che appaiono ancora seminuove. L'unico difetto, se così si può



definire dopo percorrenze tanto elevate, può essere la rottura del cambio automatico "Tiptronic": ripararlo costa più del valore dell'auto. Alle spese di gestione, già elevate, va aggiunto il bollo salato. Per questo chi la vuole vendere si accontenta spesso di un assegno pari alla metà del valore della vettura.



Prestazioni al top
Nelle foto. Perfetta la tenuta con la trasmissione "quattro".
Per riparare la carrozzeria in alluminio occorre uno specialista dotato di attrezzatura specifica.

MERCEDES E 420 STATION WAGON

Prenditi 'sto taxi ARRIVERAI PRIMA

Duecentosettantanove cavalli ben dissimulati in una scocca paciosa e familiare, tanto simile (in apparenza) a un vecchio taxi tedesco: questa in sintesi la "E 420 SW", una versione rara, rarissima, fatta di 2903 esemplari solamente, prodotti in poco più di un anno (da aprile 1996 a settembre 1997). Soltanto la "E50"- "E55 AMG" (circa 1700 unità) è più rara di lei nell'ambito della "Classe E", ma all'epoca costava più del doppio. Però la distanza tra la "E 420 SW" e le AMG è piccola in termini di prestazioni (assetto a parte). Proprio qui sta il bello di questo modello, vero e proprio lupo in veste d'agnello. Quasi 250 km/h di velocità massima, una coppia da camion, che vi terrà

incollati ai sedili in accelerazione. Un cambio automatico vecchia generazione, ma rapido e morbido al tempo stesso. In Italia ne sono arrivate una manciata, tutte equipaggiate attingendo con generosità al listino degli accessori (pagine e pagine di ogni bendidio...). Ci fu chi all'epoca la pagò quasi 150 milioni di lire, quanto un appartamento in Riviera. Oggi la si compra a meno di un euro al chilo (un terzo del pane). Il suo V8 è identico a quello che equipaggia molte "Classe S" contemporanee, le "SL" e le "CL". Dunque per i ricambi di meccanica si trova tutto, anche usato. Ammesso che si abbia bisogno di qualcosa: le "W210" sono infatti le ultime Mercedes di classe intermedia a godere

della fama di vetture indistruttibili. I componenti di carrozzeria e interni sono identici a quelli delle sorelle più economiche, quindi anch'essi facilmente reperibili. Il valore di mercato è di 4500 euro; cercando con attenzione è possibile trovarla anche a 1500, perché il bollo è alto (oltre 800 euro all'anno) e gravato da un piccolo superbollo. Non è ancora assicurabile come auto storica ma, se vi recherete presso un'officina ufficiale con la Stella, il tagliando non vi costerà un patrimonio. Un giorno lontano le sue quotazioni saliranno come quelle delle "300 SEL 6.3": vent'anni fa nessuno le voleva. Guarda invece oggi...





Personalità doppia

Nelle foto. Regina delle autostrade tedesche nella seconda metà degli anni Novanta, la "E 420 SW" è la classica familiare dalla doppia personalità, un po' Dottor Jekyll, un po' Mister Hyde. La potenza del suo V8 è più che tripla rispetto a quella della sorella più economica della gamma "W210": 279 CV contro gli 88 della "E 200 D".



Anni di produzione	1996-97
Quotazione €	4500
Si può trovare a €	1500
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	279
Cilindrata cm ³	4196
Velocità km/h	243
0-100 km/h sec	7,2

Pro

Modello rarissimo
Prestazioni notevoli

Contro

Consumi elevati
Paga bollo e superbollo

CI SONO ANCHE QUESTE

Citroën Xsara Coupé 2.0i 16V VTS

Forse nessun collezionista ha mai pensato alla "Xsara", ma per una "VTS" si può fare un'eccezione. Carrozzeria 3 porte quasi coupé (ma con 5 posti veri) e, nel cofano, un brillante due litri aspirato da 163 CV. Salvatela dalla rottamazione prima che scompaia.



Anni di produzione 1998-2004 - Quotazione 1000 euro - Potenza 163 CV - Cilindrata 1998 cm³ - Velocità 220 km/h.
Pro Prezzo ridicolo - Contro Rivalutazione lontana, anzi lontanissima.

Honda Accord Coupé V6 3.0 24V VTEC

La due porte con motore 3 litri (lo stesso della contemporanea "Legend") era prodotta negli Usa e pochi esemplari arrivarono in Europa. Ancora oggi eccelle per la qualità, per la meccanica raffinata e la linea originale. Mille euro possono bastare.



Anni di produzione 1998-2001 - Quotazione 1000 euro - Potenza 200 CV - Cilindrata 2997 cm³ - Velocità 220 km/h.
Pro Rarissima - Contro Ricambi introvabili.

Lancia k 3.0 V6 24V Comfort Tronic

Una Lancia "top" con motore Alfa: il "V6 Busso" di 3 litri in versione tranquilla (204 CV), nella terza e ultima serie abbinato a un cambio automatico sequenziale a gestione elettronica molto valido. Era utilizzata anche dal Presidente della Repubblica.



Anni di produzione 1998-2000 - Quotazione 1000 euro - Potenza 204 CV - Cilindrata 2959 cm³ - Velocità 225 km/h.
Pro Prezzo simbolico - Contro Elettronica poco affidabile.

Mazda MX-3 1.8i 16V

Accanto alla celeberrima spider "MX-5", la Mazda ha prodotto una compatta coupé dotata di un V6 di appena 1,8 litri. Linea gradevole, prestazioni sportive, prezzo concorrenziale. Pochi la compresero e le vendite furono trascurabili. Ma un domani...



Anni di produzione 1991-1998 - Quotazione 1500 euro - Potenza 133 CV - Cilindrata 1845 cm³ - Velocità 205 km/h.
Pro Motore raffinato - Contro Ricambi difficili (ma c'è Internet).

Renault Vel Satis 3.5 V6 Initiale

Un'ammiraglia con poca classe ma originale: alta, con la coda a "sedere d'anatra" e un interno che sarebbe piaciuto a De Gaulle: comodo, spazioso, lussuoso. Tranne che qualche eccentrico in Europa e alcuni patrioti francesi, non la comprò nessuno.



Anni di produzione 2002-2005 - Quotazione oggi 1500 euro - Potenza 210 CV - Cilindrata 3498 cm³ - Velocità 225 km/h.
Pro Linea inconsueta - Contro Non piace a nessuno.



IMPRESSIONI Volkswagen "411 LE Variant" 1971



IL CAVAL DONATO

di Alfredo Albertini, foto di Paolo Carlini



La passione corre on line
Sopra. L'architetto Matteo Bravi, 41 anni, ha acquistato online parte del materiale cartaceo (libretto d'uso, depliant e manuale tecnico) che riguarda la sua "411".

Interni come nuovi, 46.000 km, prezzo 2000 euro: praticamente regalata. Un architetto milanese l'ha presa al volo, senza badare alla linea, che in effetti non è una bellezza. Il motore boxer di 1,7 litri da 80 CV è lo stesso della Porsche "914"



ERA IMMATRICOLATA COME VEICOLO PROMISCUO. LE È STATO RESO LO STATUS DI AUTOVETTURA



Macché sedili. Poltrone!

Sopra. I comodi sedili sono rivestiti in tessuto. I poggiatesta erano disponibili solo a richiesta. In alto. Due i quadranti: a sinistra il tachimetro-contachilometri, a destra l'orologio con l'indicatore carburante e le varie spie

Stile minimalista

Sotto. La plancia ha un design essenziale, pratico e attuale. Il volante a tre razze mostra lo stemma di Wolfsburg. Il pomello sul passaggio ruota di destra (posizione scomodissima) apre lo sportello del tappo carburante.

La prova di Quattroruote sul numero di novembre 1970 non fu generosa con la Volkswagen "411 LE". L'articolo iniziava così: "Francamente la linea non ci sembra riuscita, da qualunque parte la si guardi sembra un'auto disegnata parecchi anni fa". E, per quanto riguarda il comportamento su strada, il giornalista aggiunse: "La vettura non è certo scattante, la tenuta di strada non sempre è ineccepibile, i consumi non possono dirsi moderati...".

Domandiamo a Matteo Bravi, 41 anni, architetto, proprietario dal 2009 della "Variant" (station wagon, nel linguaggio della Volkswagen) del servizio, che cosa pensi di queste critiche. "All'epoca era tutto vero. A distanza di oltre quarant'anni non è più così, soprattutto per quanto riguarda la linea. Secondo me, la '411', berlina o giardinetta, ha una forte personalità e si distingue dalle concorrenti. Certo, in quanto a prestazioni non poteva rivaleggiare con la Fiat '125', tanto meno con l'Alfa Romeo 'Giulia Super', ma i suoi 80 CV bastano e avanzano".

Il modello del nostro servizio appartiene alla seconda serie, presentata nel settembre del 1969, del tutto simile alla prima serie del 1968, che era però a carburatori. Si distingue da fuori per i fari circolari doppi anziché in un corpo unico. Essa verrà sostituita nell'agosto del 1972 dalla "412", che presenta alcune varianti estetiche (fari, luci, paraurti...) che

rimarrà a listino fino al 1974. Matteo aveva un ricordo molto preciso della "411 Variant", perché negli anni Settanta una sua zia ne aveva posseduta una bianca. Tuttavia non pensava di acquistarla, almeno finché un giorno un amico non gl'inviò il link con l'annuncio di questo esemplare.

"La macchina era a Torino, dove avevo già un appuntamento di lavoro", spiega Matteo, "e così, con un amico appassionato di Volkswagen, andai a vederla. Era in un box, sotto uno strato di cartoni, piena di polvere. Mi dissero che apparteneva a un commerciante, che era ferma da cinque anni ma funzionava regolarmente. Sbirciai nell'abitacolo: sotto le foderine in fintapelle i sedili erano nuovi e il tachimetro segnava 46.000 km. Vernice e cromature erano perfette". E poi? "Buttai lì un'offerta che pensavo non sarebbe mai stata accettata, duemila euro più il rottame di una Innocenti 'Mini Mk 2'. Invece dopo una settimana la '411' era a casa mia, a Milano".

L'auto è del marzo del '71, ha avuto due proprietari ed è stata immatricolata come veicolo promiscuo. La prima cosa da fare era renderla "automobile" anche sul libretto per poter trasportare cinque persone: pratica risolta rapidamente presso un'agenzia specializzata, che ha anche permesso a Matteo di stipulare un'assicurazione come "veicolo storico". Una visita dall'amico meccanico si è conclusa con la revisione completa dell'impianto frenante, la sostituzione dell'ammortizzatore del-



Uno spazio da riempire

A destra. Il bagagliaio anteriore è rivestito in moquette e ha una capacità di circa 400 litri. Sotto il ripiano c'è la ruota di scorta. Sotto. La Volkswagen consigliava di caricare prima il vano anteriore e in second'ordine quello posteriore.

In basso. Le griglie sui fianchi posteriori rivelano la posizione del motore, raffreddato ad aria.



Quotazione € 1500

In Italia sono state consegnate complessivamente 2286 "411" (tra berlina e station wagon) ma ne sono sopravvissute pochissime. Nonostante ciò la quotazione è modesta, trattandosi di un modello che attira solo un ristretto numero di fan della marca tedesca.

Esemplari 367.728 ("411" e "412")

Anni di produzione 1969 - 1972 ("411 E"-"LE")



NON È BELLA, MA LA LINEA SOBRIA LA RENDE ELEGANTE



Sollevare e caricare

Sopra. Le due configurazioni del vano posteriore: sedile in posizione normale e abbattuto. Nel primo caso la capacità è di 700 litri, nel secondo di 1380 litri. Il piano di carico è però troppo alto. Sollevando il rivestimento si accede al motore a quattro cilindri boxer. Nella foto. Il frontale a quattro fari circolari nasce a fine 1969.

Consegnati con l'auto

Sopra. Il motore non ha una gran potenza (80 CV) in relazione alla cilindrata, ma la buona coppia motrice rende la guida piacevole. A sinistra. I libretti che venivano consegnati assieme alla vettura comprendevano anche la guida ai centri di assistenza tecnica VW.

lo sterzo (serve a ridurre gli scuotimenti al volante quando si percorrono strade sconnesse) e la sostituzione degli iniettori. E qui Matteo scopre la nota dolente della "411 LE": gli iniettori originali Bosch sono introvabili.

Il meccanico ha suggerito di sostituirli provvisoriamente con quelli di un modello Volkswagen con cilindrata di 2,1 litri e così è stato fatto. "La macchina va abbastanza bene", precisa Matteo, "ma il minimo è irregolare. Quando si prendono i giri invece non ci sono problemi. Finché non trovo gli iniettori giusti, mi devo accontentare".

A bordo della "411" si avverte immediatamente una piacevole sensazione di spazio e di luminosità, i sedili sono molto confortevoli, l'assetto di guida è turistico, adatto cioè alle prestazioni del model-

lo. In velocità, l'avantreno si alleggerisce molto e lo sterzo diventa pericolosamente leggero. Questa è la ragione per cui alla Volkswagen consigliavano di caricare l'ampio vano bagagli anteriore prima ancora di quello posteriore, in modo da equilibrare meglio i pesi e "caricare" l'avantreno.

La tenuta di strada, se l'andatura è tranquilla, è buona e la frenata rassicurante. "Utilizzo la '411' nei weekend con la famiglia. A bordo c'è posto per tutto e per tutti. In autostrada mantengo i 120 km/h, una velocità che mi permette di tenere il passo con il traffico. In queste condizioni riesco a percorrere circa 10 km con un litro. Se premo sul gas il motore tira ancora, anche fino a 150. Non dimentichiamo che questo quattro cilindri è lo stesso della Volkswagen-Porsche '914'...".



CARATTERISTICHE

Motore Posteriore - 4 cilindri contrapposti
 Alesaggio 90 mm - Corsa 66 mm
 Cilindrata 1679 cm³
 Rapporto di compressione 8,2:1
 Potenza 80 CV DIN a 4900 giri/min
 Coppia 13,6 kgm DIN a 2700 giri/min
 Valvole in testa, aste e bilancieri
 Un albero a camme centrale
 Alimentazione a iniezione indiretta
 a comando elettronico
 Lubrificazione forzata, radiatore olio
 Raffreddamento ad aria forzata
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 3,91:1
 Pneumatici 155 SR 13
 Cerchi in acciaio.

Corpo vettura Familiare 3 porte, 5 posti
 Telaio a piattaforma con trave centrale
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti inf., barra stabilizzatrice
 Sospensioni post. a ruote indipendenti,
 bracci triangolari, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici
 Freni a disco anteriori
 Serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
 Carreggiata ant./post. 1376/1350 mm
 Lungh. 4553 mm - Largh. 1650 mm
 Altezza 1485 mm - Peso a vuoto 1120 kg.

Prestazioni Velocità 155 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 15 secondi
 Consumo medio 10 l/100 km.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

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 GUARCIANO CAMPOCATINO HISTORIC (FR)
Gara di regolarità classica organizzata dalla Scuderia del Tempo Perso. www.scuderiatempoperso.org

2-7 CLASSICTOUR (TN-BZ)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

6-8 DOLOMEETING PORSCHE SUDTIROL (BZ)
Raduno 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 Serenissima Storico Auto Moto. Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.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. 030 826523, 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, veicoli 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 Cabiato. 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.mwvcc.it

14 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI
Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametip.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 RALLYE 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 MONTEILETTO 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.oldmotorsclubbergamo.it

15 TOUR ISONTINO CLASSIC
Raduno sociale a Mossa (GO), 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 AC 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, 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
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

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

21-22 G.P. DEL COLLE (LT)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Gaams. www.gaams.it

21 - 22 RADUNO LANCIA FLAVIA E DERIVATE (BN)
Raduno Asi organizzato nel Sannio da Antiquariauto Auto Moto Club (NA). 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.benacoautoclassiche.it

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

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

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

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

22 RADUNO FIAT 500 (MI)
Raduno 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. 82571925, www.greenracingclub.it

22 RADUNO AUTO D'EPOCA SAN DONATO MLANESE
Raduno organizzato in occasione della festa del Patrono dal comune di San Donato (MI) in collaborazione con la Scuderia Legend Cars. Tel. 392 9204728, e-mail: 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 INTERNAZ. CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

27 - 28 IL MANTOVANO VOLANTE
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 200 MIGLIA DI CREMONA
Manifestazione Asi di regolarità 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 BERCETO
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.autodepocamelifi.it

28 - 29 LE MATRA IN TUSCIA (VT)
Raduno organizzato tra Viterbo, Bomarzo e il Lago di Bracciano dal Matra Classic Club Italia. www.matraclassicclubitalia.it

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

29 ALFAGUBBIO (PG)
Raduno Asi di marca 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 VI RADUNO NAZIONALE (RM)
Raduno Asi organizzato dal Lancia Thema Club Italia. www.lanciathema.it

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

5 LA TOSCANA E LE SU 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
Raduno per auto sportive ante 1983, sui monti veneti, organizzato dall'Historic Club Schio. www.historic.it

5 - 6 MEMORIAL MORANDI
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.cpdmi.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. 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.scomesiena.com

5 - 6 CAMPAGNE E CASCINE (CR)
Gara di regolarità classica nel Cremonese, 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.chccesena.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 STORICHE IN PISTA (SA)
Gita sociale Asi organizzata nel Sarno (SA) dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

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

9 - 13 TARGA FLORIO CLASSIC
Grande evento Csaì organizzato nel Palermitano da Mac Group. www.targaflorio.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

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Settembre

**31 - 1/9 MOSTRA-SCAMBIO
DI GAMBETTOLA (FO)**

Mostra-scambio di ricambi auto e moto d'epoca e cose del passato.
www.mostrascambio.org

1 MAGIONE M. VINTAGE (PG)

All'autodromo di Perugia, raduno, mercatino, esposizione e prove in pista per moto e 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
S. GIOVANNI IN PERSICETO (BO)**

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

13 - 15 MOSTRA-SCAMBIO IMOLA (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
BERGAMO**

Mostra-mercato per auto, moto d'epoca e pezzi custom presso Aeroclub Bergamo. expobergamo@gmail.com.
www.bgexpo.it

21 - 22 PIACENZA AUTO & MOTO

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

**21 - 22 MOSTRA-SCAMBIO
TARQUINIA (VT)**

Moto, biciclette, barche, accessori e ricambi. Tel. 366 1015821, orbetelloeventi@yahoo.it

28 - 29 IL MEGLIO DI MILLENNIUM

La più nota mostra-scambio del CentroSud celebra la sua venticinquesima edizione ritornando

nella storica sede dell'ippodromo Capannelle, sulla via Appia (Roma).
www.millenniummotori.it

**28 - 29 MOSTRA-SCAMBIO
INTERN. CAORLE (VE)**

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

Ottobre

**4 - 6 MERCANTE IN AUTO
(PR)**

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

**4 - 6 MOSTRA-SCAMBIO
A CAMMARATA (AG)**

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

**5 - 6 MOSTRA-SCAMBIO
(CR)**

Mostra-scambio negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600, www.motoclubtorrazzo.it

**19 - 21 RALLY ELBA STORICO
TROFEO LOCMAN (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 - 6 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. www.gruppoperonirace.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. www.gruppoperonirace.it

Settembre

**■ 7 BONHAMS - THE
BEAULIEU SALE (GB)**

Al National Motor Museum di Lord Montagu, a Beaulieu, nei pressi di Southampton.
www.bonhams.com

**■ 14 BONHAMS - THE
GOODWOOD
REVIVAL SALE (GB)**

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

**■ 14 OLDTIMER GALERIE
(CH)**

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

Ottobre

**■ 10 - 11 RM AUCTIONS -
HERSHEY**

Asta in occasione del AACA Eastern Division Fall Meet.
www.rmauctions.com

**■ 12 COYS - ASCOT
RACECOURSE
AUCTION (GB)**

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)**

Buxton, a Sud di Manchester.
www.classic-auctions.com

Novembre

**■ 30 OLDTIMER GALERIE
(CH)**

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

Dicembre

**■ 3 COYS - TRUE
GREATS (GB)**

Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Londra.
www.coys.co.uk

**■ 31 H&H CLASSIC
CHATEAU IMPNEY
(GB)**

Droitwich Spa, poco a Sud di Birmingham.
www.classic-auctions.com

GARECLASSICHE

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 - P. 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.gruppoperonirace.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 dall'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

Classic Club Italia

ci vediamo il...

13/15 Settembre

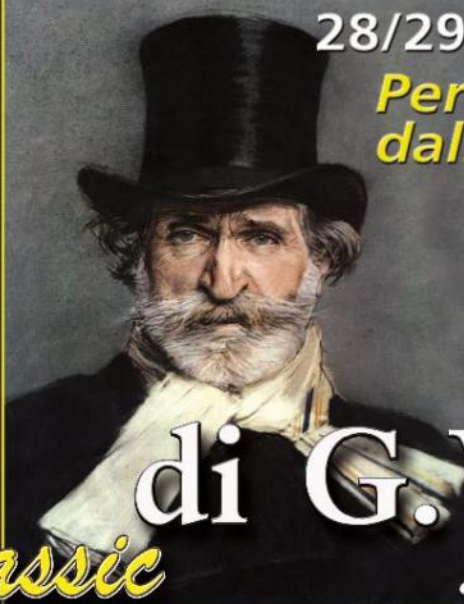
Ischia e Capri



eleganzaClassic

28/29 Settembre

*Per i 200 anni
dalla nascita*



nella
terra
di G. Verdi
...e dintorni

29 Novembre/8 Dicembre



NATURA
AVVENTURA
CULTURA E MARE
IN THAINLANDIA
PER IL CCI



6 Ottobre

Le Lancia
a Fobello



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
info@classicclub.it www.classicclubitalia.it





PRESENTANO

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



2013

meet
COMUNICAZIONE

CONCESSIONARIA DI



Automobili e Club
SOLLINO

Quando la passione tocca le vette più alte

Una gara come nessun'altra.
Nello spettacolo delle Dolomiti, patrimonio dell'Umanità,
lo spettacolo della sfida tra auto che hanno fatto la storia.
La sfida di chi non si accontenta delle pianure perché insegue le vette più alte.
È la Coppa d'Oro delle Dolomiti.
Dal 1947, un'emozione unica.

29 agosto | 1 settembre
CORTINA D'AMPEZZO

coppadorodelledolomiti.it | info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296949



Automobile Club d'Italia



CON IL PATROCINIO DI



Ministero degli Affari Esteri



Ministero dello Sviluppo Economico



Comune di
Cortina d'Ampezzo



STAZIONE MERANO
COMUNE DI MERANO



OFFICIAL SPONSOR

PREMIUM SPONSOR



MEDIA PARTNER



di Marco Di Pietro

BENTLEY E ROLLS PREZZI POPOLARI

La migliore auto del mondo? La Rolls-Royce, of course. Così viene definita la marca britannica, anche se ciò non sempre corrisponde al vero: negli anni Sessanta, col passaggio dal telaio separato alla scocca portante, la Casa dalla doppia R ha perso infatti un po' di smalto, fatto a cui ha contribuito qualche difetto di affidabilità in precedenza nemmeno immaginabile.

Le "Silver Shadow" (e le gemelle Bentley "T") sono modelli che, fatte le dovute proporzioni, possono essere considerati di "grande serie" (30.059 gli esemplari con lo "Spirit of Ecstasy" sul cofano prodotti tra il 1965 e il 1980, più 2444 con la "B alata" della Bentley) e oggi rappresentano il gradino di accesso per entrare nel magico mondo della marca più nobile di tutte.

Le quotazioni si attestano, per le berline a 4 porte (le coupé e le cabriolet, molto più rare, hanno quotazioni anche più che doppie), tra i 18.000 e i 22.000 euro, ma si possono trovare esemplari a cifre nettamente più basse, per esempio quelli non proprio immacolati, quelli con guida a destra oppure anche con guida a sinistra ("LHD", Left Hand Drive) ma d'importazione americana. Lo stato di conservazione in genere è discreto, ma raramente eccellente, perché il costo del restauro, quasi sempre, è superiore al valore di mercato.

I problemi più frequenti riguardano la carrozzeria che tende a marcire nei sottoporta, negli archi passaruota e negli attacchi delle sospensioni (specie sugli esemplari provenienti dall'umida Inghilterra), i rivestimenti interni (in particolare le pelli dei sedili e le ebanisterie) e il cambio automatico Borg Warner (il GM "400" degli ultimi esemplari è più longevo). Se anche uno solo di questi problemi si presenta, il conto sarà fatalmente a molti zeri. D'altra parte, è anche vero



che, in alcuni casi, persino con soli 10.000 euro ti porti a casa un monumento alla classe e allo stile in discreto stato. L'importante è non aspettarsi sostanziose rivalutazioni a breve.

Fra Rolls e Bentley, sono più interessanti le seconde perché molto più rare, anche se all'epoca della "Shadow" le Bentley non offrivano tratti distintivi particolari. Tra le Bentley "T", la seconda serie (568 esemplari tra il 1977 e il 1980) è quella da prediligere, anche perché più moderna nel comportamento stradale e più affidabile. Praticamente impossibile reperire una delle sole dieci "passo lungo" prodotte.

Tra le varie "Silver Shadow", chi punta sul rapporto qualità-prezzo può scegliere una "II" (anche a passo lungo, meno diffusa e denominata "Silver Wraith II"); chi cerca un'auto veramente storica, si orienti verso una delle prime "Shadow", quelle con il motore 6 litri e ¼ e il vecchio cambio Borg Warner a 4 rapporti senza la posizione Parking. Ma si prepari a una costante emorragia di denaro per "manutenzione straordinaria"...

Autentici simboli inglesi

Sopra. Le Bentley (qui una prima serie del 1965) sono più rare delle Rolls-Royce contemporanee.

In alto. La Rolls-Royce "Silver Shadow II", lanciata nel 1977, è la versione meno quotata.

SCEGLILA PER LA RARITÀ

Rolls-Royce		Anni	Esemplari
Silver Shadow (passo corto)	1965-77	16.717	
Silver Shadow (passo lungo)	1969-77	2776	
Silver Shadow II (passo corto)	1977-80	8422	
Silver Wraith II (passo lungo)	1977-80	2144	
Totale		30.059	
Bentley		Anni	Esemplari
T	1965-77	1866	
T2 (passo corto)	1977-80	568	
T2 (passo lungo)	1977-80	10	
Totale		2444	

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.

VOLKSWAGEN T2 PK



1972, nero opaco, 1272, assetto, cerchi 17", gomme anteriori 205, posteriori 255, cassone alluminio, radio, interni ok, € 16.000, carrozzeriavitoli.com **0239310972**

VENDO AUTO

ABARTH

■ **695 SS**, 1966, bianco, Replica Abarth 695, fatta con pezzi originali d'epoca, tutta nuova, € 15.000



335355594

ALFA ROMEO

145 QUADRIFOGLIO, 1995, rosso, 60 esemplari, vettura ufficiale, documenti, targhe, passaporto CSAI, revisionata, rarissima, visibile a Macerata, € 15.000

3286257313

■ **1750 GD**, 1970, azzurro, berlina, in ordine, con guida a destra, targhe e documenti inglesi, € 5000



335355594

■ **1750 GT VELOCE I SERIE**, 1968, rosso, riverniciata, interno nero rifatto, targa nera, libretto originale, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **0375790025 - 3498689674**

1750 ZAGATO, 1967, bianco - nero, 4 ruote, tipo Lusso, auto perfetta di meccanica e carrozzeria, da provare, astenersi non interessati, visibile a Roma, € 75.000

335299435

1900 SUPER, 1957, nero, omologata ASI, RIAR e FIVA, ottimo conservato, nel 2013 premiata e selezionata in tre concorsi, visibile a Cantù (CO), € 36.000

3403644718

2000 BERLINA, 1974, blu olanda, esemplare in condizioni di assoluta originalità, mai riverniciata, pochissimi km, disponibile per ogni prova e verifica; € 14.500, visibile a Caserta,

3683392600

2000 GT VELOCE, 1972, rosso, carrozzeria, interno e motore 00512, originale, in ottime condizioni, € 18.000

3332234894

33 1.3 I.E., 1992, verde bottiglia metallizzato, unico proprietario, fino al 2012, appena tagliandata e revisionata, con fattura, Asi in corso, 139.000 km; € 3.000, visibile a Catanzaro,

3474944611

■ **ALFASUD 1200**, 1976, bianco, auto bella e completa ma radiata, € 1000



335355594

■ **ALFASUD GIARDINETTA**, 1975, arancio, auto rarissima, da restauro totale, con documenti di demolizione, € 2500



335355594

ALFETTA 1800 I SERIE, 1973, bianco, conservata perfettamente, ottima, targhe e documenti originali, iscritta ASI, visibile a Ancona, € 10.500

3355252351

ALFETTA 2000, 1984, blu Olanda, auto nuova, regalo di laurea, km 26.000, vernice originale, graditi competenti, visibile a Caserta, € 9500

3683392600

ALFETTA GTV 2000, 1978, azzurro Le Mans, vettura conservata, originale, targhe e documenti originali, targhe e libretto vecchi, collaudo 2015, cerchi Cromodora, + 4 Campagnolo, visibile a Ravenna, € 6000

3487419943

DAUPHINE, 1961, blue chiaro, auto in perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, possibile test drive, € 7000, visibile a Alessandria,



3483578480

■ **GIULIA 1600 S**, 1970, blu, modello raro, 2000 prodotte, vernice nuova, motore ok, interni da fare, targhe francesi, € 10.000



335355594

■ **GIULIETTA SPIDER VELOCE**, 1955, rosso, modello Sebring, restauro totale, perfetta e targata



335355594

■ **GIULIETTA SPRINT I SERIE**, 1958, azzurro, 1300 cc, restauro totale 2008, interno grigio/blu, Asi, Csaì e Fiva, targa nuova, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GIULIETTA SPRINT VELOCE, 1959, blu tornado, da restauro totale, prezzo trattabile o permuta, € 15.000

336259241

GIULIETTA TI, 1963, grigio topo, motore nuovo e tanto altro, documenti ok, targhe nuove, pronta all'uso, € 13.000, visibile a Cesena,



3495842859

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1970, rosso, auto perfetta, appena restaurata, interni nuovi, targhe nere, € 13.000



335355594

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro, completa, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GT JUNIOR 1300, 1971, bianco, restaurata integralmente, targa oro, Asi, targhe originali, motore nuovo, gomme nuove; € 15.000

3881936066

■ **GTV TURBODELTA**, 1979, rosso, una delle 200 ufficiali prodotte in Autodelta, restauro totale, € 30.000


FLAMIGNI
Raoul

 GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**
 Tel. mobile: **336/677773**


Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...
 • MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
 • ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO
TEL: 349/8085621 - 333/2825599


N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE *di Pavan Nicola*
VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6
 Saremo alla 37ª MOSTRA SCAMBIO di IMOLA dal 13 al 15 SETTEMBRE e alla fiera AUTO MOTO D'EPOCA di PADOVA dal 24 al 27 OTTOBRE
 Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
 Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838
www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it


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.

COVERCAR

QUIBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 8 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 info@covercar.com



335355594

SPIDER 1600 DUETTO, 1966, rosso, tutta originale, pochi km, perfetta; prezzo a richiesta, visibile a Milano,

3332186193

T.S. SPIDER 2000, 1996, rosso metallizzato, km 88300, sempre box, inurtata, ottimo stato, bollo pagato sino a gennaio 2014, € 4500

3357539564

AUSTIN

■ **SEVEN TOURER**, 1933, a due posti regolarmente targata italiana e revisionata, iscritta Asi, pronta per qualsiasi prova, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

AUSTIN HEALEY

■ **3000 MK I BN7**, 1961, blu healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interno, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

MK3 3000 BJ8, 1965, verde, interni neri, restaurata nel 2008 e mai usata, Asi, documenti e collaudo in regola, visibile a Viterbo, € 46.000

3492114066

MK3 3000 BJ8, 1965, verde inglese, restaurata totalmente nel 2008, Asi, documenti in regola, visibile a Viterbo, € 45.000

3492114066

AUTOBIANCHI

A 112 ABARTH, 1984, rosso corsa, bellissima, visibile a Villafranca,

3203542372

A 112 ABARTH 70 HP 5 M, 1980, grigio, o scambio con 126 Giannini, 700 cc o 800 cc, visibile a Verona, € 8000

3460287022

■ **A112 ABARTH**, 1979, azzurro, 70 HP, ottimo stato, interno nero/blu, targa nera, libretto originale, Asi Oro, 1050 cc, www.old-cars.it, visibile a MANTOVA,

3498689674 - 0375790025

BIANCHINA BERLINA, 1963, bianco, carrozzeria restaurata, motore originale, interni originali nero/corallo, iscritta registro storico, visibile a Treviso, € 5800

3409060276

BIANCHINA PANORAMICA, 1970, azzurro, vendo per inutilizzo, macchina sana, visibile a Padova, € 3100

3475835604

BENTLEY

■ **MULSANNE**, 1980, interni azzurri e tetto in vinile blu, molto bella esteticamente sia dentro che fuori, targata italiana ed Asi, € 16.900, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

CHEVROLET

■ **NATIONAL ROADSTER**, 1928, rosso/nero, perfetto stato, motore ok, tre marce, 3200 cc, interno nero, targa con provincia, omologata Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

CITROËN

■ **15 SIX**, 1952, nero, auto in perfette condizioni di carrozzeria/meccanica/tappezzeria/pneumatici, molto bella, visibile a ANCONA,



335377907

2CV CHARLESTON, 1982, rosso - nero, eccellente stato, visibile a Rassinna, € 5.500

3391700501

MEHARI, 1980, beige, completamente riverniciata a nuovo, capote/selleria/gomme/marmitta e altro nuovi, visibile a Treviso,



3209652050

TRACTION AVANT, 1953, bianco avorio, restaurata totalmente nel 2009, perfetta, € 11.900, visibile a Riccione,



335328296

DKW

JUNIOR DELUXE, 1964, rosso - nero, vettura completa, carrozzeria in cattive condizioni, per ricambi, visibile a Taleggio (BG), € 1000

3355426945

FERRARI

■ **412 CABRIO**, 1989, rosso, realizzata da Pavesi in unico esemplare denominato "Ventorosso", prototipo



335355594

456 GT, 01/1994, nero pastello, km 71.000, vettura perfetta, in condizioni da concorso, manuale service + book originale Ferrari, € 56.000

3485503882

FIAT

1100 103 D, 1958, bicolore, Asi, restauro completo, targhe nere, documenti d'epoca, auto da vetrina, vendo per inutilizzo, visibile a Campania, € 5800

3392827568

1100 TV 103, 1954, blu celeste, FIVA, Asi, ottime condizioni, targa nera, ore serali

3339786627

■ **1100 TV FISSORE**, 1955, bordeaux, unico esemplare, conservata, buono stato, interno bordo, guida a destra, targa nera, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

1200 CABRIOLET, 1960, sdoganata, con documenti pronti per immatricolazione, meccanica, fondi e cromature ok, visibile a Genova,

3472810838

124 ABARTH, 1974, bianco - nero, in ottime condizioni, prezzo trattabile o permuta, € 38.000

336259241

■ **124 SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

500 B TOPOLINO, 1949, grigio, modello tetto rigido, motore, meccanica e tappezzeria nuova, trattabile, al miglior offerente, visibile a Viterbo, € 8500

3286564120

500 F, 1966, acquamarina, auto perfetta, iscritta Asi, completamente rifatta e originale, sia di carrozzeria che di motore, visibile a Biella, € 10.000

3386595968

500 F, 1965, grigio topo, in ottime condizioni, targa e documenti originali, visibile a Perugia, € 5000

3397675725

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, grigio, buone condizioni, documenti in regola, da rivedere di carrozzeria, perfettamente funzionante, visibile a Vicenza, € 3500

3936056514

500 L, 1969, arancio, da restauro completo, con numero di targa, più altra bianca, entrambe per ricambi, € 1450

0522600264

500 L, 1969, giallo ocra, restaurata di carrozzeria, meccanica e interni, visibile a Poggio Nativo, € 4000

3383562395

500 MY CAR, 1971, azzurro metallizzato, Francis Lombardi, restaurata di carrozzeria e meccanica, attestato Asi, versione tetto rigido, motore km 4500, visibile a Rovigo, € 10.500

3356892335

■ **501 TORPEDO**, 1925, verde, vettura perfettamente conservata, rara, € 4500



335355594

■ **503 SPORT**, 1925, rosso, vettura con carrozzeria ricostruita tipo Bateau su meccanica originale, con targhe e documenti, € 39.000



335355594

508 BALILLA, 1935, bordeaux e nero, bellissima, radiata d'ufficio, con documenti originali, tutta restaurata, motore compreso;

3297460041

■ **850 SIATA SPRING**, 1968, vettura da restaurare, completa al 90%, visita il sito, € 2900, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **850 SPORT SPIDER**, 1971, rosso, auto bella e ben funzionante, targhe nuove, € 8000



335355594

■ **AR 59**, verde, auto da restauro completo, mai targata, € 1500



335355594

■ **BALILLA**, 4 marce, con ancora allestimento 3 marce, doppia ruota di scorta sui parafranghi anteriori, tutto in ottimo stato di conservazione, documenti in regola, targhe nere, visita il sito, www.livioolivotto.com



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 342 9591041

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



FIAT DINO SPIDER 2.4, 1971, CONSERVATA COME NUOVA (DISPONIBILE ANCHE DI COLORE ROSSO)



RENAULT ALPINE 1600 S, TRE BULLONI, DA CONCORSO, 1972



PORSCHE 2.2 E, 1970, ASI ORO, DA CONCORSO



PORSCHE 2.4 S, OELKAPF, 1971, ARIA CONDIZIONATA E RECARO ORIGINALE



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SS 1962. OTTIME CONDIZIONI



ASA 1000, 1965, RARISSIMA DA COLLEZIONE



TRIUMPH TR 4, 1963, RISTAURO



FIAT 124 ABARTH, 1975, PRONTA PER RALLY STORICI



ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963, RISTAURO, ASI, INTERNO IN PELLE



A.R. MONTREAL, 1973, SPLENDEDE CONDIZIONI, COME NUOVA



A.R. GIULIETTA SPRINT 1300, 1955, CAMBIO AL VOLANTE, PER 1000 MIGLIA



CHEVROLET CORVETTE, 1979, 25° ANNIVERSARIO COME NUOVA



FERRARI 330 GT 2+2 1° SERIE, 1964, BUONE CONDIZIONI



MORRIS TRAVELLER LEGNO, 1978, COME NUOVA, GUIDA A SINISTRA, TARGA NERA



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1958, FIA, CSAI, OTTIMA PER LA REGOLARITA'



MG A, 1958, IN PERFETTE CONDIZIONI



VW MAGGIOLINO OVALINO 1-11, 1954, RISTAURO TOTALE DA CONCORSO, ASI ORO, VINCITORE DI INNUMEREVOLI CONCORSI



LANCIA FULVIA ZAGATO 1600, 1972



3398959948 (LIVIO)

■ **BALILLA 3M**, 1934, amaranto, fuoriserie, carrozzata Viotti, conservata, targhe in metallo, € 18.000



335355594

BALILLA 508, 1938, rosso scuro, 4 marce, in buono stato di conservazione, visibile a Bologna.



3356097354

■ **BELVEDERE C**, 1952, grigio, auto perfetta, restauro totale, con molti accessori d'epoca, € 10.000



335355594

COUPÉ, 1996, rosso, sempre in garage, RFI, tagliandata regolarmente con fatture, riverniciata, visibile a Catanzaro, € 5000

3288922443

DINO COUPÉ 2400, 1970, argento metallizzato, auto restaurata totalmente, motore km 3000, omologata ASI, targhe nere, visibile a Reggio Emilia,

3391469345

TOPOLINO C BELVEDERE, 1953, azzurro-grigio, auto parzialmente restaurata, in ottime condizioni, originale, targhe nere, € 7.000; visibile a Piacenza, € 5500

3394070270

FORD

SIERRA COSWORTH, 1990, nero, 4x4, ottimo stato, full optional, tutta originale, documenti ok, affare, visibile a Pescara, € 5500

3931354492

FORD USA

A DOCTOR COUPÉ, 1929, verde/nero, perfetta, regolarmente immatricolata, revisione fino a dicembre 2014, € 22.000, rsmobile74@gmail.it, visibile a Torino,



3397120840

■ **A TOURER**, 1930, a due posti, più due della suocera, vettura in buono stato, meccanicamente in ordine, targata italiana, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **THUNDERBIRD**, 1955, da restaurare, un solo proprietario da nuova, ex California, sanissima e completa di tutto, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

GIANNINI

590 GTD, 1964, bianco, originale di documenti, targhe e motore, foto a richiesta, visibile a Sibari (CS),

3382340826

INNOCENTI

MINI COOPER 1300 EXPORT, 1973, prugna, 90 cv, km 9300, tetto nero, ASI, restauro totale, visibile a Zola Predosa (BO), € 15.000

3385499715

JAGUAR

E TYPE ROADSTER FLAT FLOOR, 1961, nero, targa originale, restaurata professionalmente negli anni, matching numbers, accetto permuta con Porsche 911 max 2 anni, visibile a Como, € 160.000

3497501831

■ **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

MK2 2.4 LITRE, 1965, rosso scuro, completamente originale, sana, interni pelle bianca originali, ASI oro, km 100.000, visibile a Siena, € 22.000

3683797921

XJ 4.2 SERIES II, 1976, verde alpine, ASI, rifatta in tutte le parti vitali, affidabile, nuovi scarichi inox, overdrive, aria condizionata, pompe etc., visibile a Pavia, € 10.000

3483053212

XJ6 III SERIE, 1980, bianco, conservata, perfetta, cambio automatico nuovo, € 8900 non trattabili, visibile a Riccione,



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





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.



GRUPPO MARMITTE INOX XK120SE



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE 3,8



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE V12



GRUPPO MARMITTE INOX MK2 3,4 3,8



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



335328296

XJS C CABRIO, 1991, bianco, Full optional, perfettamente funzionante, Asi, interni in pelle neri, molto bella, € 18.500, visibile a Isernia,

3313680280

XK 120 OTS SE, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

JBA

FALCON ROADSTER, 1974, ottimo Spider inglese a due posti, motore Ford da 2000 cc, cerchi a raggi, gomme nuove, appena tagliandata, molto bella di carrozzeria, cromature ed interni, pronta all'uso, visita il sito, www.livioolivetto.com



3398959948 (LIVIO)

LANCIA

2000 COUPÉ, 1972, grigio Tor di Valle, ASI oro, in condizioni splendide, km 109.900, appena riverniciata, motore e interni nuovi, visibile a Cesena, € 9300

3772275377

2000 COUPÉ HF, 1972, blu, interni bordeaux, marciante, revisione 04/14, visibile a Ivrea, € 8950

3282771728

APPIA C10 S I SERIE, 1953, grigio chiaro, iscritta Asi, targhe e documenti originali, foto ed info visibili sul sito, € 15.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

APPIA GTE, 1961, rosso Arcoveggio, vettura completamente restaurata, documenti regolari, visibile a Palermo,

3334386446

APRILIA TRASFORMABILE, 1939, amaranto scuro, fuoriserie Pininfarina, auto esclusiva, Asi, di estrema rarità ed importanza, condizioni da concorso, targhe originali, prezzo su richiesta adeguato, visibile a Milano,



3397080427 - 02743466

AURELIA B50 CABRIOLET, 1950, grigio vino, fuoriserie Pininfarina, Asi, prestigiosa e rarissima, targhe originali, da concorso, prezzo adeguato, visibile a Milano,



3397080407 - 02743466

FLAVIA 2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

FLAVIA COUPÉ, 1963, grigio Arcoveggio, ASI, restauro recente, 2 carburatori, 1500 cc, prezzo poco trattabile, € 17.000

3395047702

FULVIA 2C, 1965, beige, 4 porte, certificata ASI, ben tenuta e ben funzionante, visibile a Bergamo, € 3000

3398550909

FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA), 1970, rosso, omologata Asi, targa oro, conservata, disponibilità per qualsiasi prova; trattativa riservata, visibile a Milano, 028193058

FULVIA COUPÉ 1.3, 1972, bronzo, auto stupenda, conservata, omologata Asi, targhe nere, € 7000



335355594

FULVIA COUPÉ 1200, 1968, bianco, 4 marce, Asi, meccanica e carrozzeria ok, € 6000, visibile a La Spezia,



3333538217

FULVIA COUPÉ RALLY S, 1970, blu lancia, leva lunga, 90cv, diversi lavori eseguiti, interni nuovi in panno Lancia, € 8400, stratos66@hotmail.it, visibile a Empoli,



3313738957



FIAT 124 Spider 1800 Pininfarina, 1974, bel conservato, motorizzazione rara, ASI

www.BRESCIACAR.it

Strada Padana Superiore, 111/A - **CASTEGNATO (BS)**

Tel. 030/2140910 - info@bresciaacar.it

Acquistiamo Auto d'Epoca

Servizio di rimessaggio a breve e lungo termine



FIAT DINO SPIDER 2000, 1968, come nuova, ASI



RENAULT 4 CV, 1958, completamente restaurata.



FIAT 124 berlina prima serie, 1966, unico proprietario, conservata e perfetta, ASI



MGB GT, 1973, teal blue con interni ocra e tetto apribile Webasto. ASI



STEYR PUCH HAFLINGER 700 AP, 1964, da vedere, ASI



HEALEY 100/6, 1957, restauro appena ultimato e interamente documentato. ASI e FIVA.



JAGUAR MK II 3800, 1962, ASI



AMILCAR CGSS, 1927, Carrozzeria originale. Perfetta.



ALFA ROMEO SPIDER TOURING, 2000, 1960. Come nuova ASI.

fotografie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail

Pizzarelli Fausto

**RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA**

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

RICAMBI ROSSOCORSA

**VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA**

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

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



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.ricambijscp.com> - e-mail: turi@ricambijscp.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori



www.maggiolino restore.com

**Pensa in grande,
scegli Maggiolino Restore.
Ricambi accessori e rarità
per Volkswagen d'epoca.**



Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 - info@maggiolino restore.com



SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO — 2CV - MEHARI —



www.2cvclub.it

Distributore ufficiale in ITALIA

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie dal 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 - B714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax. : 00 33 442 01 95 80

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



■ **FULVIA ZAGATO**, 1968, arancio, auto ben conservata e ben funzionante, porte e cofani in alluminio, telaio 2000 circa, € 15.000



335355594

LOTUS

■ **S4 SEVEN**, 1972, verde, auto perfetta, guida a sinistra, da nuova in Italia, targhe nere

3391469345

MASERATI

■ **BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188 cv, motore ok, iscritta ASI, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

■ **BITURBO COUPE'**, 1986, due porte, in ottimo stato di conservazione, carrozzeria ed interni in ordine, pronta a scendere in strada, € 4200, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **BITURBO I**, 1988, azzurro metallizzato, fine serie, clima automatico, carrozzeria buona, meccanica ottima, velluti buoni, volante in legno, ASI, visibile a Messina, € 5400

3471760471

MATRA

■ **BAGHEERA 1.4 S**, 1978, giallo, revisione completa, motore, carrozzeria e interni ben conservati, ferma da 2 anni, visibile a Torino, € 4800

3923185125

MERCEDES

■ **200 T**, 1981, bianco, restaurata, interno blu, 7 posti, tetto apribile, km 5.000, iscritta ASI, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 3498689674 - 0375790025

■ **230 SL PAGODA**, 1965, bianco, perfette condizioni generali, cambio automatico, da usare quotidianamente, prezzo trattabile, visibile a Treviso, € 40.000

3496396091

■ **250 SL «PAGODA»**, 1967, bianco, bellissima, targhe e documenti originali, sedili e tappezzeria, nuova come origine, radio Becker d'epoca AM/FM, Asi Targa Oro, revisionata, pronta all'uso, hardtop compreso, astenersi perditempo, € 37.000, visibile a Viterbo, 3284758980

3405712070

■ **280 S**, 1971, panna, targhe e documenti originali, richiede qualche ritocco. Con metano, visibile a Padova, € 7000

3491946467

■ **280 SL/8 PAGODA**, 1967, bianco, ben conservata, capote ottima, hard top blu, efficientissima, automatica, iscritta ASI, visibile a Bologna, € 40.000

338889076

■ **300 SL**, 1991, interni in pelle grigia, due posti, 3000 cc, vettura molto bella sia di carrozzeria che di interni, meccanica in ordine, targata, € 8400, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **300 SL**, 1990, argento, cambio automatico, hard top, frangivento, iscritta ASI, 80.000 km, interni panno blu, visibile a Torino, € 11.000

3407954487

■ **350 SL CABRIO**, 1971, bianco, conservata, buono stato, interno marrone, cambio automatico, hardtop, iscritta ASI, posti 2+2, € 14.000, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

■ **350 SLC (C107)**, 1977, interni in velluto blu, tetto apribile, condizioni generali ottime, molto bella, meccanicamente in ordine, targata ed Asi, € 9400, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **560 SE COUPE'**, 1990, nero metallizzato, interno in pelle nera, airbag, tetto apribile elettrico, € 8500

3773087078

■ **PAGODA 230 SL**, 1966, blu scuro, ottime condizioni, motore revisionato e perfetto, cambio manuale, capote nuova, hardtop, sempre italiana, visibile a Matera, € 39.000

3277411733

MG

■ **A 1500 ROADSTER**, 1959, cerchi a raggi, guida a sinistra, vettura restaurata anni fa, ottima meccanica, sanissima, più altra colore bianco, visita il sito, www.livioilivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **A 1600 MK1 ROADSTER**, 1960, rosso, meccanica eccellente, carrozzeria perfetta, trasporto incluso, € 28.000, www.officineciscuolo.com, visibile a Napoli,



34833346409

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



■ **VW Maggiolino**, 1972, targhe nere, bella da vedere, meccanicamente in ordine e revisionata, ma da curare di estetica. 2.900 €.



■ **Triumph TR3A**, 1959, guida a sinistra, restaurata, completa di molti accessori, con weather equipment, targata italiana ed ASI.



■ **Rolls Royce Silver Shadow II**, 1980, guida a sinistra, molto bella, ottime condizioni, meccanica rivista, pronta all'uso, targata ed ASI.



■ **Panhard 24TC**, 1964, interni neri, modello molto raro, marcante ma da curare di estetica, targata ed ASI.



■ **Fiat 600 D**, 1965, restaurata, molto bella, curata in tutti i dettagli, pronta all'uso, iscritta all'ASI, targhe nere. 5.900 €.



■ **Alfa Romeo Sprint Quadrifoglio Verde**, 1985, cc 1500, ottimo conservato, sano, meccanicamente in ordine e pronto all'uso, targato ed ASI.



■ **Fiat 500**, 1975, vettura in uso, molto bella e sana, interni ottimi, targata ed pronta a scendere in strada.



■ **MG A MKII**, 1962, cc 1622, in eccellenti condizioni, con raggi, portapacchi, weather equipment, ventola supplementare, guida a sinistra, targata ed ASI.



■ **Gama Goat XM 561**, 1971, mezzo anfibio e arrampicatore dell'esercito statunitense, motorizzato GM, fino a 6 ruote motrici, iscritto ASI.



■ **Austin 7 Cup Model by Gordon England**, 1932, carrozzeria speciale da competizione, in eccellenti condizioni, targata italiana ed ASI.



■ **Rolls Royce 20hp Tourer**, 1926, interni in pelle, totalmente restaurata in precedenza, marcante, bellissima da vedere, targata ed ASI.



■ **Triumph TR4**, 1962, con tetto rigido e capote, cc 2100, vettura in buona parte originale e conservata, meccanicamente ok, completa di molti accessori, targata ed ASI.

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

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

EPOCAMANIA

Spedizioni in contrassegno

di Conducci 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

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

AUTORICAMBI SASSI

Web: <http://www.autoricambisassi.com>
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA,
LAMERATI, PARAUUTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI...
10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

ENNE PI

S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221
www.targehetarghe.it



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO



vendita ed assistenza
auto d'epoca
con ben oltre vent'anni d'esperienza
nel mondo delle auto storiche e da collezione

Volpago del Montello - Treviso

Tel. 339 8959948

www.livioolivotto.com

e-mail: livioolivotto@virgilio.it



Ford A Tourer a due posti più due
della suocera, anno 1930,
funzionante e marciante, sana e completa
di tutto.



MG A Twin Cam Roadster anno 1959, una
delle poche arrivate
in Italia da nuova, targhe
e documenti originali.



MG A 1500 Roadster anno 1959, guida a
sinistra, cerchi a raggi, vettura in ordine,
pronta all'uso.



JBA Falcon Roadster anno 1974, motorizzata
Ford cc 2000, molto bella dentro e fuori,
ottima meccanica, con cerchi a raggi.



Morgan 4/4 a due posti anno 1981, in ottime
condizioni, iscritto all'ASI, cerchi a raggi,
portapacchi, volante in legno.



Triumph TR 3A anno 1959, cerchi a
raggi, guida a sinistra, selleria nuova in
pelle nera, meccanicamente in ordine.



Morgan 4/4 a due posti anno 1965, molto
bella, ottima di tutto, appena tagliandata,
motore Ford da 1600 cc potenziato.



Morgan Plus 8 cc 3500, anno 1984,
carrozzeria interamente in alluminio,
selleria in pelle marrone, volante in legno,
cruscotto in radica, portapacchi.



Volkswagen Maggiolino Cabrio anno
1974, cc 1300 in buone condizioni, bello di
carrozzeria, cappottina sostituita da poco,
meccanicamente ottimo.



Fiat 1100 Familiare anno 1961, motore
completamente rifatto, gomme nuove, sca-
chi nuovi, etc... documenti in regola.



Jaguar 240 anno 1967, iscritto all'ASI,
cambio manuale con over-drive, cerchi a
raggi cromati, selleria rossa.



Volkswagen Maggiolino Cabrio anno 1975,
completamente restaurato, cc 1300, selleria
nera, cappottina nuova.

■ **ARKLEY SS**, 1964, interni neri, vettura sportiva prodotta in pochi esemplari, in buone condizioni, cambio di guida su richiesta, Asi e targata, € 12.000, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **B**, 1971, verde, auto completamente restaurata, Asi, guida a sinistra, raggi; € 13.500, visibile a Padova,

3386322383

■ **B ROADSTER**, 1972, bianco, ruote a raggi, volante monolitico, interni blu, ottime condizioni, Asi oro, con tonneau e hard top, visibile a Siena,

3483532358

■ **F**, 1999, verde, hardtop, frangivento, gomme nuove, cinghie fatte, sempre box, usata solo d'estate, visibile a Novara, € 3000

3207220048

■ **MIDGET**, 1971, interni neri, restaurata, in condizioni ottime, cambio guida su richiesta, targata ed Asi, € 10.800, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida a 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, visibile a Mantova, **0375790025 - 3498689674**

■ **TF**, 1954, almond green, Asi, revisione 04/2014, motore nuovo, km 0, doppia capote, ricambi, impianto di riscaldamento, visibile a Bergamo, € 31.000

3383168699

MORGAN

■ **4/4**, 1965, blu, a due posti, motore Ford da 1600 cc, molto bella, restaurata, ottima di tutto, selleria in pelle nera, più altra anno 1981, visita il sito, www.liviolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **PLUS 8**, 1984, motore Rover da 3500 cc, tenuta molto bene, regolarmente targata italiana, carrozzeria completamente in alluminio, cruscotto in radica, volante in legno, portapacchi, visita il sito, www.liviolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

MORRIS

■ **MAJOR**, 1932, interni rossi, restaurata internamente ed esternamente, spaziosa e adatta anche per matrimoni, targata ed Asi, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **MINI CLUBMAN ESTATE**, 1980, blu, in discrete condizioni, funzionante, senza documenti, con estratto cronologico, visibile a Perugia, € 800

3388725936

■ **TRAVELLER 1300**, 1973, yellow gold, condizioni originali, da 34 anni stesso proprietario, ricambi, revisionata, gancio trano, visibile a Firenze, € 3500

3339860345

OLDSMOBILE

■ **DELTA ROYALE 88 CABRIO**, 1973, azzurro metallizzato, perfetta, Asi, capote elettrica, aria condizionata, servosterzo, vetri elettrici, € 16.000, visibile a Bergamo,



3274389910

OPEL

■ **ASTRA GSI 16V**, 1991, nero, iscritta Asi, tagliandata, qualsiasi prova, www.mdvdracing.com, visibile a Chieti, € 3500 **3891158815**

■ **GT 1900**, 1971, grigio, vettura conservata, interni originali, tagliandata, targhe nere, € 11.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a NAPOLI, **3483346409**

PEUGEOT

■ **304 S CABRIO**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it **0375790025 - 3498689674**

■ **404 INIEZIONE LUSO**, 1965, marrone metallizzato, unico proprietario, restauro integrale 2009, interni in pelle, tetto apribile, visibile a Potenza, € 5000

3356488920

PORSCHE

■ **356 A COUPE**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc, fendinebbia, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **0375790025 - 3498689674**

■ **356 SPEEDSTER**, 1990, bianco, Replica, ottimo conservato, iscritta Asi, meccanica perfetta, visibile sul sito, € 33.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414





Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSIC MOTOR





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. € 13990



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. € 5.800



Mercedes 560 SEL Bianca. Stupenda e originale in tutto. Asi. € 10500



Mercedes 300 SL 24, Asi Automatica. Bellissima, libretto tagliandi. 170.000 km.



Jeep Golden Eagle CJS '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@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it

18^a MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE
CAORLE (VE)
 28/29 settembre 2013



ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI,
 MODELLISMO, 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. 60 - 80019 Qualiano (NA)
 E-mail: info@feliceservice.com Tel. 081 818 60 67 - Fax 081 818 30 77
 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

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts
 'con vol... per loro'
 'with you ... for them'



www.deikaeferservice.com
 Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
 Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

F.lli Campana
 di CAMPANA NANO & C. S.R.L.

**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

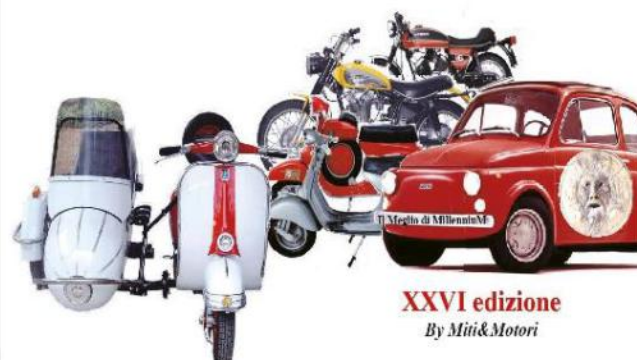
fratelli.campana@gmail.com
www.fratellicampana.com

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 Miti&Motori

**Un mare di ricambi
 Auto moto e accessori
 d'epoca**



PRENOTAZIONE ALBERGHI
 AGENZIA PUNTO NEL MONDO
 tel. 06.21808000 fax 06.21808005
mio@puntochiodo.it
 (citare: Capannelle)

Arre Assicurazioni
 Via Solferino 25 - 00187 Roma
 Tel. 06.4942121
 fax 06.4942123
www.arreinforma.it

PortaPortese
 INSERZIONE GRATUITA
 06/70193

FM 7.2 MHz
 RADIO CLASSICA

**La più grande MostraScambio del Centrosud
 nel più grande Ippodromo d'Italia**
 Info: tel. 328.7867721 347.3089257 www.millenniummotori.it

911 CABRIO 3.2, 1986, bianco, ottima di carrozzeria e motore, interni in pelle un pò vissuti, auto italiana originale, 3200 cc, 231cv, km 185.000, € 26.500, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli (FI),
3477443740

911 CARRERA 2 (996), 1998, argento metallizzato, km 142.000, condizionatore, tetto apribile, interni in pelle blu, impianto telefonico Startac d'epoca, solo tre proprietari, tutti i tagliandi, visibile a Milano, € 16.000
3473623932

911 CARRERA 3.0 TARGA, 1977, argento, perfetta, cerchi 15" e 16", motore km 25.000, radiatore anteriore, sedili anatomici, cinture 4 punti, paracoppa anteriore e posteriore, prezzo secondo quotazioni trattabile, visibile a Torino,
3358058007



911 CARRERA 3200, 1985, rosso, versione apribile, 231 CV, aria condizionata, interni in pelle, capote nera e tonneau, € 35.000
3381940345

911 COUPÉE 2.0 E, 1969, bianco, rara versione E, da restauro, passo lungo, 2000 cc, 140cv, provenienza Stati Uniti, € 13.500, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli (FI),
3477443740

911 TURBO (930), 1986, nero, interni neri, full optional, full service, meccanica nuova, inurata, veramente bella, visibile a Pesaro, € 37.000
3346204755

924 TURBO, 1980, interni neri, 2000 cc, in ottime condizioni, ben conservata, pronta all'uso, targata ed Asi, € 5500, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

964 TARGA, 1990, rosso, italiana, ASI, tagliandata, 81.000 km, perfetta, rara, manuale, visibile a Casalpusterleno, € 34.000
3355339450

R5 AUTOMATIC, 1981, bronzo, auto bella e rara, cambio automatico, da revisionare



R5 CABRIOLET, 1991, blu, ottime condizioni, visibile a Cerignola, € 3000
3391800150

ROVER

111 CABRIOLET, 1995, rosos, capote elettrica, unico proprietario, perfetta, € 1500, visibile a BERGAMO,



3274389910

820 COUPE' LUSO, 1994, white gold, vettura stupenda, full optional, meccanica perfetta, visibile sul sito, € 3500, www.officinecrisculo.com, visibile a Napoli,
3483346409

MINI COOPER, 1998, blu notte, final edition, versione sport pack, da vedere, visibile a Pescara, € 8900
3313722620

SAAB

900 TURBO, 1992, metallizzata, prima serie, versione turbo, apribile, € 5000
3471171945

SINGER

NINE LE MANS, 1934, verde, restaurata, interno biscotto, guida destra, ruote raggi, targata, iscritta Asi, 972 cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
3498689674 - 0375790025

SPEEDWELL

SPORT, 1966, rosso, meccanica Triumph, 6 cilindri, ottimo investimento, pronta per l'uso, strumentazione Smith, € 16.000, visibile a Salerno,



3336934881

SUNBEAM

ALPINE ROADSTER IV SERIE, 1965, grigio, omologata Asi, targhe e documenti originali, info dettagliate e foto sul sito, € 17.500, www.officinecrisculo.com, visibile a Napoli



3483346409

ALPINE TOURING, 1965, rosso, auto rarissima in Italia, carrozzeria Touring, originale e completa di tetto rigido, € 15.000

AUTOSTORICHE

di
CARLO GRITTI MORLACCHI



MASERATI 4 PORTE BLU METALLIZZATO, INTERNO PELLE BEIGE, ANNO 1966 PERFETTA ASI EURO 45.000



MERCEDES 230 SL (PAGODA) ANNO 1966 ASI IMMATRICOLATA ITALIA DA POCO, COMPLETAMENTE RESTAURATA, COME NUOVA ROSSA INTERNI PELLE NERA, FAVOLOSA EURO 69000



MERCEDES 300 SL ANNO 1989 GRIGIO ANTRACITE INTERNI PELLE ERA (NO CLIMA) BELLISSIMA ASI, EURO 23.000



MERCEDES BENZ 320 SL ANNO 1993 BLU PASTELLO KM 90000 4 POSTI INTERNI DATTERO, ISCRITTA ASI, GPL NUOVO, ENTRA IN CENTRO A MILANO GRATIS, EURO 22000 TRATTABILI



CITROEN ID BREAK COMMERCIAL, ANNO 1968 ISCRITTA ASI, COME NUOVA RESTAURO COMPLETO EURO 29000



CITROEN MEHARI, ARANCIO, ANNO 1980 ISCRITTA ASI, COMPLETAMENTE RESTAURATA, VERAMENTE NUOVA IN TUTTE LE SUE PARTI EURO 18.000 TRATTABILI



ALFA ROMEO GTV 2000 ANNO 1975 ASI, COLORE CICLAMINO, RESTAURO RECENTE, MOLTO BELLA, EURO 28000 TRATTABILI



LANCIA APRILIA 1500 ANNO 1949 ARGENTO MOLTO BELLA ISCRITTA ASI EURO 45.000 TRATTABILI

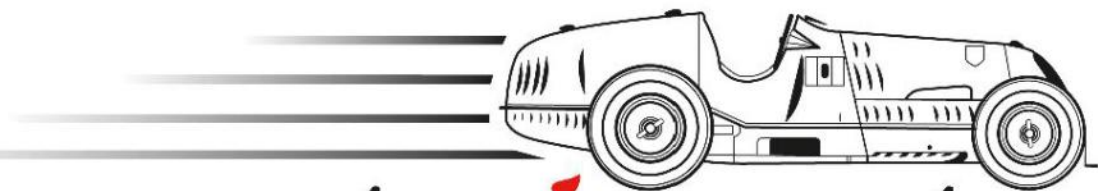


JAGUAR XJ S ANNO 1993, CILINDRATA 4000 MOTORE 6 CILINDRI, CLIMATIZZATORE, CAPOTTA ELETTRICA, ISCRITTA ASI, VERDE PETROLIO METALLIZZATO EURO 25.500 TRATTABILI

WWW.AUTOSTORICHE.NET

info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. + 39 035 801699 - cell. + 39 335 7496890



mercante *in* auto

AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA

FIERE DI PARMA
4 - 5 - 6 ottobre 2013

4 ottobre
GIORNATA OPERATORI
dalle 15.00 alle 19.00

Ingresso consentito solo dietro presentazione tessera ASI

5 e 6 ottobre
APERTO AL PUBBLICO
dalle 10.00 alle 19.00

Per informazioni: Maurizio D'Agostino - Mauriziodagostino@yahoo.it - Cell. 329 4686277

è presente a



mercanteinfiera AUTUNNO
32^a EDIZIONE INTERNAZIONALE DI MODERNARIATO, ANTICHITÀ, E COLLEZIONISMO

5 - 13 ottobre 2013



FIERE DI PARMA S.p.A. Viale delle Esposizioni, 393a - 43126 Parma - Italy
Tel. +39 0521 9961 - Fax +39 0521 996317 - www.mercanteinfiera.it - antiques@fiereparma.it





335355594

TRIUMPH

■ **SPITFIRE 1500**, 1979, pronta all'uso e meccanica in ordine, cambio guida su richiesta, targata italiana ed Asi, € 7700, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordo, capote beige, ruote raggi, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **TR3 A**, 1959, guida a sinistra da sempre, cerchi a raggi cromati, portapacchi, vettura in ordine di carrozzeria/meccanica/cromature, selleria in pelle nuova, visita il sito, www.liviolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

VOLKSWAGEN

■ **BUGGY MIRAGE**, 1973, rosso - bianco, bellissimo, autozodiaco, tutto risistemato, capote nuova, prezzo trattabile, visibile a Bologna, € 12.000

0516528060

■ **GOLF CABRIO**, 1983, bianco, stupenda e perfetta in ogni dettaglio, € 3000



335355594

■ **GOLF SYNCRO 4X4**, 1988, grigio metallizzato, trazione integrale, 4x4, benzina, 5 porte, 80.000 km, edizione Gt, tetto apribile, € 3.500

3453535473

■ **MAGGIOLINO COUPE**, 1964, blu, conservata, in perfetto stato, interno grigio rifatto, motore ok 1200, targa nera, € 8500, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

■ **MAGGIOLONE**, 1974, interni beige, molto bella e curata, sana e meccanicamente in ordine, targata italiana, www.nervesauto.com - info@nervesauto.com



3358262808 (OLIVOTTO) - 0422779222 POMERIGGIO

■ **MAGGIOLONE 1303**, 1976, nero, interno bianco, ottime condizioni, da provare, da sfruttare in estate, per amatori, visibile a Brescia, € 12.000

3661991552

■ **MAGGIOLONE CABRIO 1300**, 1974, in ottime condizioni, meccanicamente in ordine, più altra di colore azzurro, visita il sito, www.liviolivotto.com



3398959948 (LIVIO)

■ **MAGGIOLONE CABRIO 1303**, 1975, bianco, ottimo stato, riverniciata 2010, interno nero perfetto, targa nera, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

■ **MAGGIOLONE CABRIOLET**, 1973, nero, motore nuovo, da rivedere capote e carrozzeria, € 7.900, visibile a Ancona,

3476302136

■ **MAGGIOLONE CABRIOLET**, 1976, bianco, restauro totale documentabile, documenti originali, auto come nuova, visibile a Bologna, € 15.000

3488601092

■ **TYP 183 ILTIS**, 1980, celeste, omologata Asi, rarissima, versione civile, ottime condizioni originali, 40.000 km. Prezzo da concordare, visibile a Cagliari,

3398105167

VOLVO

■ **262 C BERTONE**, 1980, grigio, Asi, completamente originale, ottime condizioni, km 40.000, visibile sul sito, € 13.000, www.officinecrisuolo.com, visibile a Napoli

3392568414

■ **960 16 VALVOLE TURBO**, 1991, canna di fucile, Asi, targa oro, perfetta sia di meccanica che di carrozzeria, visibile a Salerno, € 4000

3206703058

WILLYS

■ **JEEP MB**, 1943, amaro, una delle Jeep della Celere, restaurata integralmente e in modo fedele, € 17.000



335355594

Ever Green Cars s.r.l. www.evergreencars.it

Nuova Sede via Napoli, 1 CASALMAIOCO (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 T400E del 1972 colore melanzana sedili ricaro auto perfetta con pochi prop. Motore rifatto da meccanico auto bellissima.



Jaguar flat four nuova



Prea del 1955 restauro integrale perfetto.



Porsche 356 bt6 restaurata totale del 1962 avorio



Porsche 356 bt5 cabrio s90 in fase di montaggio del 1960



Porsche 356 bt6 restaurata totale anno 1962



Porsche 356 c omologata Asi e fiva perfetta



D'un bugi del 1967 motore revisionato perfetto



Maggiolone cabrio anno 1975 perfetto



Porsche 356 Prea colore rarissimo verde giada metalliz. Interni con cappot chiavi del 1955 restauro totale



Aston Martin DB 9 anno 2007 Km 77000 originali, tagliando dalla casa madre, unico proprietario, argento opaco blu e interni bamboo, bellissima, prezzo interessante, permessa con auto d'epoca

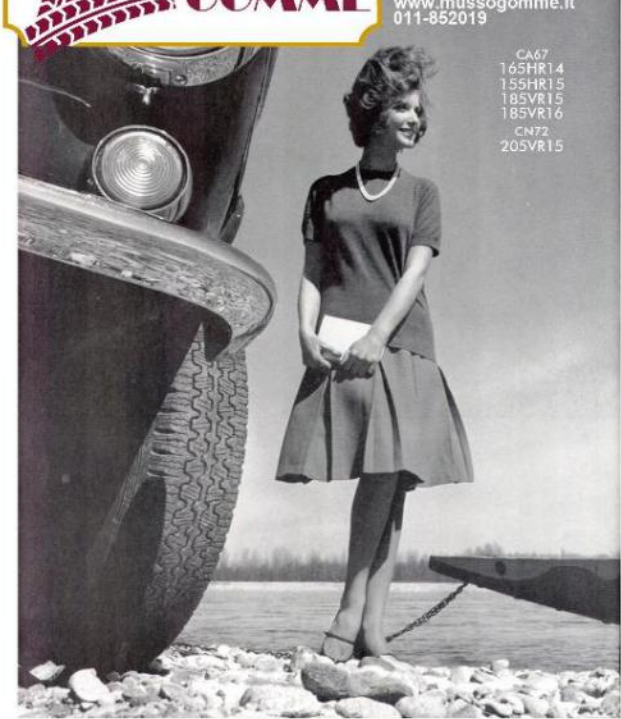
SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

MAIELI

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

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

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.centrogommeloscalzo.it

nanni BOLOGNA
 RICAMBI
 Tel. 348.8852994 - 338.3096922
 Fax 051/969855

 www.fiat500sport.com
 RICAMBI E ACCESSORI
 SPORTIVI E CORSA PER
 Fiat 500 D/F/L/R - 126
 ABARTH 595/695
 GIANNINI 500/590/650

auto classic
 C.so Savona 50/1
 Moncalieri (TO)
 Tel. 011/644119
 Fax 011/644739
 www.autoclassic.it
 autoclassic@autoclassic.it

 GILCO SIATA 750 SPORT ANNO 1949 - TELAIOTUBOLARE - COMPRESSORE - TARGHE ORIGINALI - PER 1000 MIGLIA	 LANCIA AURELIA B20 IV SERIE ANNO 1954 - VERSIONE COMPETIZIONE - EX GINO VALENZANO - PER 1000 MIGLIA	 RIVA ARISTON ANNO 1964 - MOTORE CHRYSLER 290 HP - VENDUTA NUOVA A ST.TROPEZ - RESTAURO TOTALE	 JAGUAR XK120 CABRIOLET ANNO 1954 - RESTAURATA - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE	 JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER ANNO 1963 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE
 PORSCHE 911 2.4S ANNO 1972 - TAPPO OLIO ESTERNO - PREPARAZIONE GR.4 - TARGHE ITALIANE - ASI	 FIAT ABARTH 750 ANNO 1958 - RESTAURO TOTALE - TARGHE E DOCUMENTI ORIGI- NALI - MOTORE MILLE MIGLIA	 ABARTH 1000 BIALBERO ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE	 LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE 3C ANNO 1962 - IN FASE FINALE DI RESTAURO TOTALE	
 AUSTIN HEALEY 3000 MK I ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE	 MASERATI BITURBO 222 ANNO 1989 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - ASI TARGA ORO	 MASERATI GIBLI ANNO 1994 - CONDIZIONI DA CONCORSO - PROSSIMA STORICA - INTERNI IN PELLE	 FIAT 124 SPIDER TURBO ANNO 1981 - RESTAURO TOTALE - VERSIONE MOLTO RARA - 135 CV	 FERRARI DINO 308 GT4 ANNO 1975 - OTTIMA MECCANICA - INTERNI ORIGINALI - POCHI KM

VENDO MOTO

BIANCHI

■ **175 ZT**, 1954, bianco, moto appena restaurata, ma senza targa e documenti, € 3000



335355594

MENDOLA 125, 1957, rosso, buono stato, completa, necessita restauro non impegnativo, possibile trasporto nord Italia, € 800

3383391744

BMW

R80 RT, blu scuro, ottima, omologata FMI, revisione ok, tagliando, gomme ok, bauli originali, necessita alcun intervento, € 2600

337600568

CZ

TRIAL 175, 1974, nero, ottimo stato, con documenti e targa quadrata, visibile a Milano, € 800

3477890882

HONDA

CBX 1000 6 CILINDRI, 1978, rosso, splendidamente conservata, 34.000 km, visibile a Gallarate, € 8000

3409379842

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 C, 1951, verde, ottimamente restaurata, visibile a Brescia, € 3000

3484796030

LAMBRETTA MOD. B, 1949, rosso, Asi, conservata, targhe e documenti originali; € 6.800, visibile a Provincia di Ancona, € 35327795

335327795

KAWASAKI

600 Z RR 16 VALVOLE, 1991, rosso, in perfetto stato, documenti in regola; € 3.000, visibile a Vasanella, € 3387685528

3387685528

H1B, 1972, rosso, puntine, I serie disco, restauro completo, disponibili altri modelli, visibile a Alba, € 6800

017390121

MOTO GUZZI

■ **GALLETTO**, 1952, avorio, motociclo, appena restaurato, con targa originale e documenti in regola, € 3000



335355594

NUOVO FALCONE, 1970, blu, come nuovo, avviamento elettrico, iscritto FMI, ore serali, visibile a Busto Arsizio, € 6500

0331306722

PIAGGIO

VESPA, 1963, verde, documenti in regola, targa e libretto originali, motore funzionante, visibile a Genova, € 3387952430

3387952430

VESPA 125, 1953, iscritta e omologata ASI, come nuova, targa e libretto originali, da collezione, km zero, codice colore 15048

3337843998

VESPA 125, 1951, verde metallizzato, iscritta FMI, restauro nel pieno rispetto dell'originalità, con contachilometri, perfetta, ritargata, visibile a Varese, € 7000

3487562549

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1975, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, € 8000, www.old-cars.it, visibile a MANTOVA, € 3375790025 - 3498689674

0375790025 - 3498689674

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

3386631707

SUZUKI

GSK 750 R, 1988, bianco - blu, prima serie, ASI, restauro professionale, da targa oro, foto via mail, € 2900

3920845300

VENDO VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

BARCA A VELA DUFOUR 40, metri 1-2, scambio con Mercedes 190 SL o Lancia Aurelia B50

0302792090

BOLLI AUTO, DAL 1928 AL 1983, bolli da originali d'epoca € 8, auto, moto, camion € 5, s.badoni@virgilio.it



3881221569

BOLLI PER AUTO D'EPOCA, dal 1923 al 1985, da fedeli originali, € 5

3392673068

BOX, 1991, a Milano Via Rossetti, 5 mt x 2.50, custodito, vicino a scala ed ascensore, € 25.000, visibile a MILANO, € 3391471300

3391471300

CALENDARIO FERRARI, 1960



3357081759

CANDELE ABARTH, ASL, passo lungo, comparazione Champion N9Y, € 100

3492998637

CARTELLI 1950, di automobilia



3357081759

CARTELLI 1930/1950, di automobilia



3357081759

CARTELLI 1960, di automobilia, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari



3357081759

■ **PER ALFA ROMEO**, 1932, 1750 Touring, carrozzeria completa, no telaio o meccanica, € 15.000



335355594

PER ALFA ROMEO, 1964-1977, Giulia e Gt, lamierati, minuterie, paraurti, vetri, cerchi e varie per tutti i modelli; visibile a Trieste, € 3285370311

3285370311

PER ALFA ROMEO, 1963-1964, Giulia T.I. 1.6, sedile anteriore unico e posteriori, buoni ma da sistemare, più pannelli porta in plastica, paolo@classicvintagecar.it

3494726359

PER ALFA ROMEO, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria e volanti, visibile a Ravenna, € 3381500621

3381500621

PER ALFA ROMEO, GT Junior anni 70, 4 cerchi in lega OZ, 13 pollici per 185. Telefonare ore 20, € 1500

029625879

PER BMW, motore 2000 CS

3409002208

PER CITROEN, DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, visibile a Milano, € 3474417703

3474417703

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo, fino a metà anni 70

3283056562

PER FIAT, 1975, 127 Special, cambio usato, funzionante, garantisco buon funzionamento e silenziosità

3474096205

PER FIAT, 1957-1947, 1400 B e 500 B Topolino, targhe anteriori e posteriori, libretto, complementare, numeri telaio, vendo per uso collezione, più documenti Alfa, Lancia e Moretti, visibile a Massa, € 3384566475

3384566475

PER FIAT, Campagnola AR59 benzina, motore, cambio, differenziale, balestre, radiatore, semiasse, tubo scarico, albero trasmissione, vetri, gancio traino, paraurti anteriori e posteriori, accessori vari

3476433675

PER INNOCENTI, 1975, Mini Cooper, carburatori con porta filtro, visibile a Lombardia, € 200

3497145846

PER JAGUAR, statua originale inglese in metallo a doppia cromatura, € 120

081929434

PER JAGUAR, 1986-1994, XJ 40, ricambi vari di meccanica e carrozzeria, interno in pelle, cambio automatico, motore 4 litri, porte, visibile a Veneto, € 3494401881

3494401881

PER LANCIA, Fulvia Coupé, portapacchi in acciaio, completo di cinghie, € 150



3333538217

PER LANCIA, Astura, varie versioni rare, foto originali Lancia, cede a collezionista; € 3283056562

3283056562

PER LANCIA, Flavia Coupé 1500 I serie, vario materiale, in blocco, € 300

3383391744

PER LANCIA, Flavia Coupé, anni 60, lunotto, € 100

330431411

PER MERCEDES, 1961, argento, 190 SL, hardtop, pari al nuovo, € 1500



3274389910

PER MINI, Mk3, vetri posteriori a compasso, con cornice inox, nuovi; € 100 entrambi; € 3383391744

3383391744

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95

RESTAURO MOTORI

Auto d'Epoca

40 anni
da Professionisti



Tel. 0542 641244
www.restauromotori.com
Imola Rettifiche s.r.l. Imola (BO)

RADAR



- Officina retifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Basiletti, 19 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

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

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

CERCHI per auto d'epoca

dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com



Air-Cooled by Plank Reinhold & C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Dürst, 44
www.aircooled.it e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax: +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

Vuoi fare pubblicità su

RUOTECCLASSICHE

Chiama lo 02.82472.560
pubblicita@edidomus.it

Ruoteclassiche al tuo servizio



Show Room e Vendita:
Bergamo
via L. Luzzatti (zona Malpensata)
Tel. 035 42.43.575
fax 035 38.40.040
infobg@silvaauto.it

Vendita e Assistenza:
Grumello del Monte (BG)
Via Roma, 158
Tel. 035 83.08.00
Fax 035 83.56.648
info@silvaauto.it

Filo diretto 348.5503882
www.silvaauto.it

Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE + HARDTOP, anno 1957. Iscrivibile 1000Miglia. Telaio B24S-1350. Matching Numbers. Asi Targa Oro - Lancia Storiche. Vettura in restauro totale di carrozzeria, latorneria, meccanica, selleria da artigiani specializzati in Lancia Aurelia. ECCELSEA.



LANCIA AURELIA B20 GT VI SERIE, anno 1958. Grigio Newmarket neri. Pannelli Lancia grigio. Matching Numbers. Targhe (TO) e documenti originali. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia. DA VEDERE.



LANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, anno 1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe orig. (PA 18...), Iscrivibile certificazione Lancia. Vettura totalmente originale. Matching Numbers. Iscritta ASI. Restauro totale eseguito da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia.



FIAT 500 L, anno 1971. Km. 61.689. Capote nuova in tela nera. Interni, sedili e pannelli in Sky Beige. Moquette Beige. Targhe e documenti originali (BG 27...). Chiavi originali. Uso e manutenzione originale. RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE.



PININFARINA SPIDER EUROPA, anno 1983. Interni Sky Nero. Uso e manutenzione originale. Da sempre Italiana. Iscritta ASI. Ecceles. Unica.



VW MAGGIOLINO 1303 CABRIOLET KAR-MANN TYPE 15011, anno 1979. Targhe (BG 52...). Book e service originali. Perfetta. Totalmente originale. Come nuova. Superprezzo.



A.R. ALFETTA 1800 1ª SERIE, anno 1973. Aria condizionata. Sedili in tessuto beige, pannelli texafila skai nero. Primissime prodotte. Targhe (CT 32...). documenti e uso e manutenzione originali. Totalmente originale. Molto rara.



FERRARI TESTAROSSA MONODADO BISPECCHIO, anno 1967, km. 56.327, vettura ultraperfetta frizione nuova - doppie chiavi, troussie attrezzi completa e telo coprivettura, Iscritta ASI.



FIAT 600 1ª SERIE PORTE CONTROVENTO, anno 1960, Km. 69.904. Vernice Grigio chiaro pastello. Interni materiale originale panna e rosso. Targhe e documenti (CS 04...) originali, chiavi originali. 2 soli proprietari. RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE.



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.



SINGER NINE SPORT TOURER, anno 1934. Meccanica revisionata da Claudio Maglioli. Interni in pelle. Da oltre 30 anni nella stessa famiglia. Ideale per manifestazioni regolarità in quanto coefficiente bassissimo. ASI targa oro.



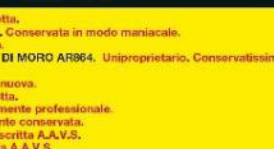
M.B. 350 SL R 107 C AUTOMATICO, anno 1971. Interni in pelle e capote blu, autoradio. Targhe (PS 39...). Restauro totale. Iscritta ASI.



MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI, anno 1982, Km. 61.727, Iscritta ASI. Perfetta.



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 1ª SERIE, anno 1979, Km. 107.777, AVORIO A.R. 103. Conservata in modo maniacale.



MERCEDES-BENZ 190 CARBURATORI (1997CC 10SCV), anno 1989, Km. 122.310. Ecceles.

ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI: LANCIA AURELIA GT B20, B24 CONVERTIBILE/SPIDER - ALFA ROMEO/FERRARI/PORSCHE sino agli anni '80/'90.



3382967592

PER PORSCHE, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

PER PORSCHE, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

PER TRATTORI, lampada a GPL per trattori a testa calda Landini, Orsi, Bubba etc., visibile a Modena,

3450794898

RICAMBI, 1960/1980, pistoni, bronzine, valvole, ecc., varie marche (600, 1100, Fiat, Opel, Volkswagen, Simca, Ford, ecc.), visibile a Codroipo (UD),

0432900777

RIVISTA, 1906, Rapiditas Targa Florio



3357081759

RIVISTE, Ruoteclassiche collezione completa, Autosprint 1963/2000, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1959/1969, Quattroruote 1956/2002, Motociclismo 1946/2012, Legend Bike, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca 1985/2005, La Manovella 1970/2010 e altre

3332493694

RIVISTE, riviste varie e libri inerenti a veicoli d'epoca, € 1 cadauno, visibile a Brescia,

030800083

RIVISTE "RUOTECCLASSICHE", n°1 e 2 del 1987 e annate complete dal 1988 al 1993, € 100

0332667079

RIVISTE "RUOTECCLASSICHE", 2009-2012, ottime condizioni, spedizione a carico acquirente. Prezzo per annata, € 30

3404903108

TAPPETI, per Alfasud, Dyane, Fiesta, Escort, Renault, Talbot, Golf, Passat, Volvo, nuovi, € 30

3490740351

VARIE, Per Porsche, 912, auto rara, tre strumenti, del 1965; per Opel, 1.9 Gt, 1969, elaborata, Conrero; amatore vende;

3932433623

VOLANTE NARDI, mogano, replica anni '60, razze lucide con guiloché, misura 380 mm, perfetto, visibile a Sesto Calende (VA), € 350

3497125101

GIORDANI

PEDALI, 1960



3357081759

COMPRO AUTO

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, permuta parziale mio favore con prestigioso appartamento 170 mq nei pressi di Firenze

3389540573

CHEVROLET

CORVETTE, 1963/1967, coupé C2, manuale, in ottime condizioni

3386215297

FIAT

1100-103 TV-E TV, 1953-1957, auto in ordine, completa e funzionante;

3408979561

PORSCHE

964 RS, 1992, qualsiasi colore, originale e in buone condizioni. beppe.maLara@libero.it, visibile a Nord Italia, € 40.000

3313150674

QUALSIASI

QUALSIASI, sino al 1993, auto d'epoca, anche da restauro, si accettano permuta, trattamento e pagamento veloci;

360372850

COMPRO VARIE

MODELLINI, Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco, trenini, macchinine e giochi in latta

3466800367

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo fino metà anni Settanta

3283056562

PER LANCIA, 1951, Aurelia B21, ammortizzatori posteriori nuovi

3290454819

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, libri, riviste e annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopoguerra

3472303761

Rotile Classic
il salvaruota

Per informazioni
e acquisto
visita il sito:
www.rotile.it

Prego...

...si accomodi Signora!

FAI RIPOSARE LA TUA AUTO D'EPOCA SU QUESTO MORBIDO CUSCINO IN GOMMA

- si adatta davvero allo pneumatico
- previene l'ovalizzazione durante lo stazionamento
- preserva le gomme dall'invecchiamento

PNEUMATICI SUPPORTATI:

- diametro minimo: 500 mm
- diametro massimo: 650 mm
- portata massima: 5,0 t

METEM
made in Italy

Design: Dario Lopez, Ennio Lorenzon

MeteM srl - via Le Canevare 50 - 31100 Treviso (TV) - Email: classic@rotile.it - Tel. +39 0422 267010

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 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

**Auto d'epoca
Cacciani** 

Restauri da batter le mani



**RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL
PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO
DELLA PERFEZIONE**
CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789133
www.restauroautodepoca.it

**IMMATRICOLAZIONI
AUTO INGLESE E AMERICANE
(d'Epoca e Moderne)**

- ASSIS IENZA PRATICHE A.S.L.
(CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO,
ANCHE SU T-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DO-
GANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO
DI VEICOLI RADIATI
OMOLOGAZIONI ECI/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

RESTAURO DI PARABOLE FARI
di qualunque auto e moto con procedimen-
to di alluminatura sotto vuoto al quarzo;
resa luminosa superiore del 20% rispetto al
procedimento tradizionale; incremento
della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERRI, via Togliatti 178, 50019
Sesto Fiorentino (FI)
tel. 055/4215623, 339/3470923

**TAPPEZZERIA
CLASSICA**
By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI**

Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

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

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



**Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955** 

**DKS
AUTOMOTIVE** 

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
**Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari**

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

 **AUTOFFICINA FERRARI
di Ferrari Paolo Andrea**

B.P. 100 - Via Molta Visconti, 44bis
27022 CASORATE PRIMO (PV)

Tel. e Fax 02/90000016 - Cell. 338/6847887

**OFFICINA SPECIALIZZATA VOLKSWAGEN
RAFFREDDATI AD ARIA**

Riparazioni - Restauri - Consulenza - Visto magazzino -
Ricambi nuovi ed usati - **SCONTI A SOCI CLUB**
www.centromaggiolino.it

 **2CV PALACE srl**

V.le Regina Margherita, 123
20090 MACHERIO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

**SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.**
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA
NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI,
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO



Un marchio Daimler.

**C'era una volta.
E ci sarà domani.**

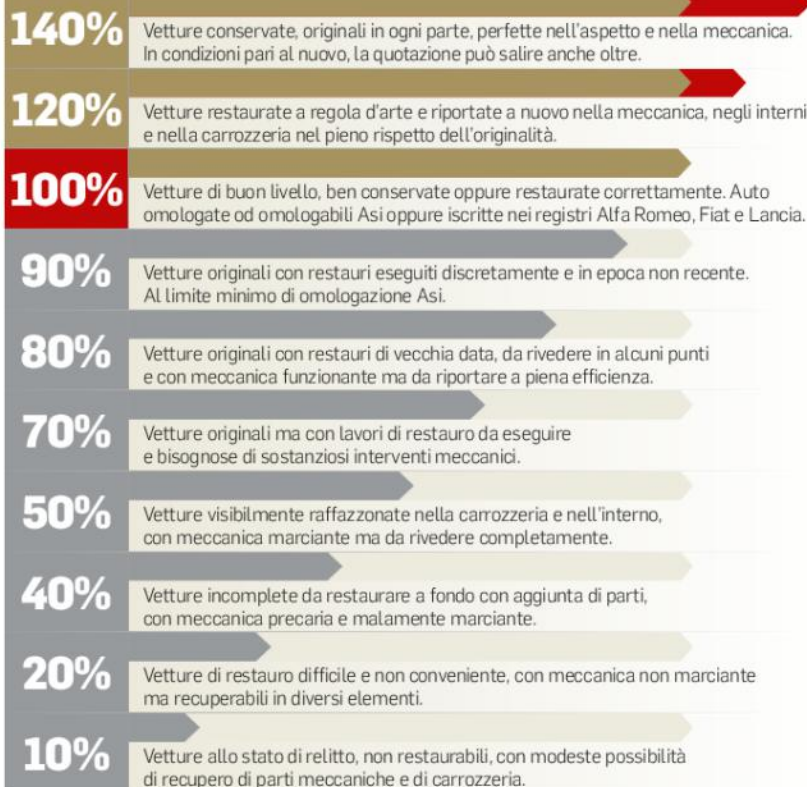
Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi
solo una leggenda. Per mantenerla al meglio,
scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz
Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECCLASSICHE

QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 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				ACMA FRANCIA				ALFA ROMEO ITALIA				ACMA FRANCIA			
500 BERLINA	479	1957-63	13.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	27.000	ACMA 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000	6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	120.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	35.000	1900	1884	1950-54	18.000	1900	1884	1950-54	18.000
595	594	1963-71	15.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	22.000	1900 TI	1884	1952-54	20.000	1900 TI	1884	1952-54	20.000
595 SS	594	1964-71	17.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	24.000	1900 SUPER	1975	1954-59	18.000	1900 SUPER	1975	1954-59	18.000
695	690	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	22.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	22.000
695 SS	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	24.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	65.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	60.000
750 BERLINA	747	1965-61	13.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	100.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	55.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	55.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1965-57	30.000	AC GRAN BRETAGNA				1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1954-55	65.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1954-55	65.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	23.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	12.000	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	DAUPHINE	845	1960-64	3.500	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	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	11.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	18.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	75.000	GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	10.000	GIULIETTA 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	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	8.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	38.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	40.000	GIULIETTA TI SERIE	1290	1957-59	13.000	GIULIETTA TI SERIE	1290	1957-59	13.000
MONDOMEILE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	55.000	GIULIETTA TII SERIE	1290	1959-61	12.000	GIULIETTA TII SERIE	1290	1959-61	12.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	8.000	COBRA 260	4261	1962-63	150.000	GIULIETTA TIII SERIE	1290	1961-65	10.000	GIULIETTA TIII SERIE	1290	1961-65	10.000
OT 1000	982	1964-68	9.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	250.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	25.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	14.000	COBRA 427	6997	1964-68	350.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	23.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	80.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	22.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	28.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	20.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	ACM ITALIA				GIULIETTA SZ	1290	1958-61	65.000	GIULIETTA SZ	1290	1958-61	65.000
1000 BERLINA	982	1962-67	22.000	10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000	GIULIETTA S CODA TRONCA	1290	1961-62	110.000	GIULIETTA S CODA TRONCA	1290	1961-62	110.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	27.000					GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	34.000	GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	34.000
								GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	32.000	GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	32.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	30.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	20	2783	1939	25.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1966-68	40.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	147 6TA	3179	2002-03	11.000	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1968-61	38.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000					16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	36.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500					18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000					18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.000	GIULIETTA TURBODIESEL	1962	1982-84	9.000					18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	27.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1965	1983-85	1.500					SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000					SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.000	ALFA 6 2.0	1987	1983-86	4.000					SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA T2Z	1570	1964-65	300.000	ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	5.000					STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500								
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ARNA L/S/LI/TI	1186-1490	1984-86	1.000								
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500								
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500								
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500								
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.500	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000								
GIULIA SUPER	1570	1965-72	8.000	33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	1.500								
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500								
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 1.3/1.5/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000								
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500								
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1989-90	2.000								
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000								
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000								
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000								
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-93	1.000								
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-93	1.000								
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-93	750								
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-93	750								
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-93	1.000								
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-93	1.000								
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-93	1.500								
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	70.000	NUOVA 33 1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-93	1.500								
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-93	1.500								
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	22.000	NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4	1712	1991-93	2.000								
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 S.W.	1712	1991-93	2.500								
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE 1.6V Q.V.	1712	1990-93	2.000								
2000	1975	1968-62	8.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-93	1.500								
2600	2584	1962-69	10.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000								
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500								
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000								
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500								
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000								
2000 SPIDER TOURING	1975	1968-61	30.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000								
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	35.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500								
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000								
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000								
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000								
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000								
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 2.4 TD	2393	1988-92	2.000								
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000								
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000								
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000								
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-93	1.500								
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	164 3.0 V6	2959	1987-93	1.500								
SPIDER 1300 JUNIOR (CODATRONCA)	1290	1969-72	10.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-93	2.500								
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	164 TURBO	1995	1987-90	1.500								
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	1.500								
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	2.000								
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	2.000								
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	2.500								
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	164 TD	2500	1987-93	1.000								
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	SZ (ES 30)	2959	1989-93	28.000								
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	7.000	RZ	2959	1992-94	33.000								
MONTREAL	2587	1970-77	22.000	155 1.7/1.8/2.0	1748-1995	1992-93	1.000								
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	2.000	155 2.5 V6	2492	1992-97	1.500								
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	3.000	155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	2.000								
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	3.500	155 1.9/2.5 TD	1929-2499	1993	1.000								
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	2.500	GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-92	2.000								
ALFASUD SPRINT 1.3/1.3 VELOCE	1286-1351	1976-82	3.500	GTV 2.0 V6 TURBO/3.0 V6/V6 24V	1996-2959	1995-02	2.500								
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	3.500	GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003	2.500								
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	3.000	GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003	3.000								
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	3.500	GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	4.000								
ALFETTA	1779	1972-75	6.000	SPIDER 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-92	3.000								
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	5.000	SPIDER 2.0 V6 TURBO/3.0 V6/V6 24V	1996-2959	1995-02	3.500								
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	4.500	SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003	3.500								
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	5.000	SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003	4.000								
ALFETTA 2000	1962	1977-78	4.500	SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	5.000								
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	5.000	145 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	1.500								
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	5.500	146 TI 2.0 T. SPARK	1970	1995-99	1.500								
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	3.500	156 2.0 JTS	1970	2002-03	1.500								
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	4.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500								
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	4.500	156 GTA	3179	2001-03	11.000								
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	6.000	156 GTA SELESPEED	3179	2001-03	12.000								
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	2.500	156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-03	10.000								
ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2.500	156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000								
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	2.000								
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	6.500	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500								
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	2.000								
ALFETTA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	18.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003	2.500								
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003	3.000								

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	
80 D80 TO II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-03	4.000	METRO L3 SPORT/6S/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	A4 V6 3.0 30V II SERIE	2676	2001-02	2.500	METRO MG	1275	1981-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000	
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	S4 4.2 V8 40V II SERIE	4163	2002-03	3.500	METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000	
80 D/10V SERIE	1588-1896	1986-90	1.000													
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	AUSTIN GRAN BRETAGNA												
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	20	3601	1921-31	13.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE S	6750	1982-91	28.000	
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	20 II SERIE	3400	1932-38	12.000	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000	
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	BROOKLANDS/R	6750	1992-98	22.000	
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 D/LSL	1994	1988-91	1.000	TURBO R/S/RT	6750	1985-98	30.000	
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000	
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	10/4	1225	1932-36	8.000	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000	
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	12/4	1535	1932-36	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA								
100 TURBO/TURBO QUATTRO II S.	2226	1986-90	1.500	15.9	1711	1935-37	8.500	100 BN1	2660	1963-65	30.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000	
100 D/TOI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	14	1711	1937-39	8.500	AZURE	6750	1995-02	65.000	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	9.000	100 S BN2	2660	1964-65	60.000	ARNAGE R	6761	2002-03	30.000	
100 AVANT D/TOI	1986-2461	1983-91	1.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 M BN2	2660	1966	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	100/6 BN4-BN6	2639	1965-69	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/B7T	2912	1969-61	35.000					
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-93	1.500	16 II SERIE	2199	1945-49	8.000	3000 MK I BN7/B7T/B7J	2912	1961-63	40.000	BERTONE ITALIA				
100 AVANT TDI I S.	2461	1991-93	1.000	18	2510	1938-39	10.000	3000 MK II BJ8	2912	1963-68	45.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000	
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	28	4016	1938-40	15.000	SPRITE MK I (FROGEYE)	948	1968-61	15.000	BIANCHI ITALIA				
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	S4 TORPEDO	1287	1925-27	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 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000	
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	TEN	1125	1939-47	7.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000	
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A40 DORSET	1199	1947	5.000	AUTO UNION/DKW GERMANIA								
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	F 91/4	896-980	1954-62	4.500	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000	
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	BIZZARRINI ITALIA				
QUATTRO	2144	1980-86	15.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	1000/1000 S	980	1959-63	4.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000	
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	17.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1959-63	5.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000	
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	17.000	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	BMW GERMANIA				
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	60.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1959-65	6.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000	
COUPE 2.0 E	1984	1989-93	1.500	A80 ATLANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	AUTOBIANCHI ITALIA								
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A80 ATLANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1967-62	9.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000	
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-93	2.000	A80	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	4.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000	
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-90	2.500	A80	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOIT.	499	1960-69	4.500	328 ROADSTER	1971	1937-39	300.000	
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A105	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	12.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000	
80 D/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-93	1.000	A105 VANDEN PLAS	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	3.500	501B	2076	1955-58	17.000	
80 L9 TD V SERIE	1896	1991-93	1.000	A110/A110 MK II	2912	1961-68	5.000	GIARDINIERA	499	1966-77	2.500	502.6 LITRI	2580	1954-61	18.000	
80 2.8 E V6 QUATTRO V SERIE	2771	1991-94	1.500	A110/CHAMP	2838	1952-57	8.000	STELLINA	767-792	1963-68	6.000	502.3 LITRI	3168	1955-61	19.000	
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	2.500	A30	803	1951-56	4.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	503 COUPE	3168	1956-59	50.000	
S2 AVANT	2226	1992-94	3.000	A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	4.500	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	503 CABRIOLET	3168	1956-59	80.000	
RS2 AVANT	2226	1993-96	9.000	A35	948	1956-62	4.500	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	507 ROADSTER	3168	1956-60	300.000	
CABRIO 1.8/2.0/2.3/2.0V/2.6V/2.8V/3.0V	1781-2771	1991-00	4.000	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500	2800	2580	1961-62	14.000	
COUPE 2.8 E V6 QUATTRO	2771	1992-95	2.000	A30 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500	2800 L	2580	1961-62	15.000	
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.500	A35 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	A111	1438	1969-72	2.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000	
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1990-94	1.500	A30 CAMBRIDGE (ESTATE P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	A112	903	1969-71	3.000	3200 CS	3168	1962-65	17.000	
100 2.2 TURBO 20V Q S4/AVANT S4	2226	1991-94	1.500	A30 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	AL12 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000	2900/300 (SETTA)	245-298	1955-62	10.000	
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	2.500	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	AL12 JUNIOR	903	1968-86	1.500	600	582	1957-59	7.000	
V8	2771-4172	1989-94	2.000	A70 HERFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	AL12 ELEGANT	965	1971-82	2.000	700 BERLINA	697	1960-61	4.000	
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	A70 HERFORD DHC	2199	1950-54	6.500	AL12 ELITE	965	1979-85	1.500	700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	A40	949-1098	1958-68	3.500	AL12 LX	965	1983-85	1.500	700 COUPE	697	1959-64	5.000	
A4 CABRIOLET 1.8 1.2/4.3/0	1781-2976	2001-03	4.000	A125 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	AL12 ABARTH (58 CV)	965	1971-76	6.500	700 LS COUPE	697	1964-65	4.000	
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	AL12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000	
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	AL12 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	
RS4 AVANT	2671	1999-00	8.000	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000	1500	1499	1961-64	3.000	
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-03	3.500	GPSY	2199	1958-67	7.000	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500	1800	1606	1964-66	3.000	
A6 2.8 V6	2771	1994-96	1.000	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1049	1986-95	1.500	1800	1773			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
315/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	730i V8/740i V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320/320i (E21.4 CLINDR)	1990	1975-77	2.000	728i (E38)	2793	1991-01	2.500	TYPE 35	1991	1924-31	500.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320 (E21.6 CLINDR)	1991	1977-82	3.000	730i/739i/740i V8 32V (E38)	3498-4.398	1996-01	3.500	TYPE 35A	1991	1924-31	500.000	7 S TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	750i/L (E38)	5379	1994-01	4.000	TYPE 35T	2261	1926-30	700.000	7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
323i (E21)	2316	1977-82	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	TYPE 35TCB	2261	1927-31	700.000	7 DE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	M1	3430	1979-81	90.000	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
316/318/320i (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	Z1	2494	1988-92	25.000	TYPE 37	1496	1925-30	400.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
323i (E30)	2316	1982-85	3.500	940 C/V8 32V (E31)	3982-4.398	1993-00	9.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	850i/850 C V12 (E31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 38A	1991	1927	250.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 40	1496	1926-30	200.000	11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1.796-2171	1995-02	8.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	5.000.000	11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	45.000
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	15 SIX	2867	1938-45	20.000
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	Z3 2.8/3.0 COUPE	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 44	2992	1927-30	150.000	15 SIX	2867	1946-56	18.000
318i (E30)/318iS/320i (E30)	1586-1991	1987-91	1.000	Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	400.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z4 2.2	2171	2003	11.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2966	1929-30	300.000	11 BL LÈGÈRE	1911	1948-57	11.000
325i 2.4 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z4 2.5	2494	2003	12.000	TYPE 48	3257	1930-34	120.000	2 CV	375-425	1948-60	10.000
325i 2.4V 2.4 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z4 3.0	2979	2003	13.000	TYPE 50	4972	1930-34	400.000	2 CV SAHARA (BIMOTORE 425K2)	850	1958-66	20.000
318i/320i TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	X5 3.0	2979	1999-03	4.500	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	2 CV	425-602	1961-70	6.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	X5 4.4	4.398	1999-03	5.000	TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	250.000	AM 6	602	1961-69	4.000
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	323i/325i/328i/330i 24V (E46)	2494-2793	1998-03	3.000	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	300.000	AM 6 BREAK	602	1964-69	3.500
325iX 2.4 P (E30)	2494	1985-90	1.500	323i/325i/328i 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	350.000	AM 8	602	1969-78	3.000
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	318i/318i COUPE (E46)	1885	1999-02	3.500	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	AM 8 BREAK	602	1969-79	3.000
325i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	320i 24V COUPE (E46)	1991	1999-03	4.000	TYPE 57C	3257	1937-39	400.000	MEHARI	602	1968-87	6.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	323i/325i/328i/330i 24V C.P.E. (E46)	2494-2793	1999-03	5.000	TYPE 57S	3257	1936-38	450.000	MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-03	5.000	TYPE 57SC	3257	1937-39	500.000	D5 19	1911	1955-62	18.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	325i/330i CABRIOLET (E46)	2494-2979	2000-03	6.000	TYPE 64	4432	1940	1.000.000	D5 19	1911	1963-67	15.000
M3 SPORT EVOLUTION (E30)	2467	1989-90	20.000	M3 COUPE (E46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 68	369	1942	100.000	D5 19	1985	1967-68	13.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-03	13.000	TYPE 73A	1488	1947	150.000	D5 20	1911-1985	1968-74	12.000
316i (E36)	1586-1796	1990-93	1.000	Z8 ROADSTER	4941	2000-03	75.000	TYPE 101 101C	3257	1951-52	200.000	D5 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000
320i 24V (E36)	1991	1990-93	1.500	730i/739i (E65)	2979-3600	2001-03	3.500	EB 110/110S	3500	1992-96	180.000	D5 21	2175	1965-72	13.000
323i/325i/328i 24V (E36)	2494-2793	1990-96	2.500	745i (E65)	4.398	2001-03	4.500	CATERHAM GRAN BRETAGNA							
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	760i/L (E65)	5972	2002-03	5.500	211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	18.000	D5 21 E	2175	1969-72	16.000
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	9.000	730i D/740i D (E65)	2993-3901	2001-03	4.000	SUPER SEVEN	1588-1998	1986-03	20.000	D SUPER 5	2175	1972-75	12.000
323i/328i 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500	530i (E60)	2979	2003	5.000	CEIRANO ITALIA							
318i (E36) 16V COUPE (E36)	1586-1796	1992-99	4.000	BORGWARD GERMANIA							150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000	
320i 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	4.500	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000	D5 23	2341	1972-75	15.000
323i/325i/328i 24V COUPE (E36)	2494-2793	1992-99	4.000	HANSA 1500 CABRIOLET HERMÜLLER	1498	1950-52	6.500	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000	D5 23 LE	2341	1972-75	16.000
M3 COUPE (E36)	2990	1992-95	9.000	HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500	CHEVROLET STATI UNITI							
M3 3.2 COUPE (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	4.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000	D5 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	18.000
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	HANSA 1800	1758	1952-54	5.000	BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000	D5 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	15.000
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	4.000	BLAZER/GMC JIMMY V	5012-5733	1967-91	4.000	ID 19	1911-1985	1967-67	12.000
323i/325i/328i 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000	HANSA 1800 CABRIOLET HERMÜLLER	1758	1952-54	6.500	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000	ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000	HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.500	BLAZER/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000	ID 20	1985	1968-69	10.000
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000	ID 20 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	11.000
323i TI COMPACT (E36)	2494	1998-00	2.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	5.000	ID 21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	11.000
325i TI COMPACT (E36)	2494	2001-03	2.500	2.3 LITER P 100	2240	1960-61	4.000	BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000	D5 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	11.000
518i/520i (E12)	1786-1990	1972-81	1.500	ISABELLA	1443	1954-58	7.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000	D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000
520i (E12.6 CLINDR)	1991	1977-81	2.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-03	5.000	ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000
525i/528i (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000	D5 CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000
528i (E12)	2788	1977-81	3.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	7.500	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000	SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	15.000
M 535i (E12)	3453	1980-81	4.000	ISABELLA COUPE DEUTSCH	1493	1955-57	8.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000	2 CV4	435	1970-78	4.500
518i/528i/520i (E28)	1786-1991	1981-87	1.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-03	7.000	2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000
525i/528i (E28)	2494-2788	1981-87	1.000	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	10								

Modello	cm ³	Anni	Euro
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-88	4.000
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500
CX D LIMOUSINE	2500	1979-88	2.000
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000
CX 20/22	1995-2165	1986-89	2.500
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.500
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500
CX 25 GTI TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5.000
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500
CX 25 TRD TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CX LIMOUSINE D EVASION/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 2.0/2.0 INJECTION	1998	1989-93	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-93	1.000
XM 2.0I BREAK	1998	1991-93	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-93	1.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-93	1.000
ZX 2.0 16V	1998	1996-97	1.000
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993	1.000
XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993	1.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000
XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000
C3 PLURIEL	1360-1387	2002-03	3.000
C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.000
C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500

CIZETA ITALIA

V16T	5995	1993	200.000
------	------	------	---------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1998	1990-93	500
--------	------	---------	-----

DAF OLANDA

800/750 DAFFODIL	590-746	1988-88	3.500
33	746	1988-70	2.500
44	844	1986-70	1.500
55	1108	1967-70	1.500
55 COUPE	1108	1968-70	2.000

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	3.500
TAFT F20	1387	1976-84	3.000
ROCKY/DTD	1998-2765	1984-00	2.000
FERZA	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	8.000
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000
MAJESTIC	3794	1958-59	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	2548	1959-64	28.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
SOVEREIGN 3.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	8.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDENPLAS I.S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDENPLAS II S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	16.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
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 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
SIX 4.0-6.24V	3980	1994-97	7.000
V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000
240 Z	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

VALLERUNA	1499-1592	1963-67	35.000
MANGUSTA	4728	1966-70	45.000
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	35.000
PANTERA L	5763	1981-88	37.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	40.000
PANTERA 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	1908-24	45.000
DO	3003	1908-24	35.000
DE/D/DIS 11 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
DO/DS	2517-3045	1931-33	50.000
DE-11/DE-11S	2000	1932-34	40.000
DE-65	2678	1934-35	50.000
DE-60/DE-80	2449-3276	1935-37	55.000
DE-70	2729	1936-37	55.000
DE-75	2800-2984	1938-40	60.000
DE/D85	4060	1929-33	80.000
DE-15/DE-15S	2660	1933-39	65.000
DE-85/DE-105	3570	1934-35	85.000
DE-100/DE-120	4300-4750	1935-37	100.000
D4	1480	1933-34	30.000
D-12	2151	1935-38	35.000
D-50	2370	1938-39	40.000
3 L	2984	1946-54	50.000
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	60.000

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	50.000
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
TYPE 87	1843	1921-26	30.000
TYPE 92	2513	1924-28	35.000
TYPE 94	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	2302	1931-34	25.000
TYPE 126	2860	1931-34	35.000
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3277	1935-39	70.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	75.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1937-37	150.000
TYPE 135 M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	80.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S-L	3272	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 CRUISER	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	1986	1967-69	100.000
246 GT	2418	1969-73	90.000
246 GTS	2418	1972-74	110.000
208 GT4	1991	1975-80	12.000
308 GT4	2926	1973-77	16.000

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	4.000
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
MEISTERKLASSE SE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	4.000
SONDERKLASSE LUXUS-COUPE 4P	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	5.500
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
SONDERKLASSE SE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
3-6 (F 93/F94)	996	1955-59	4.500
3-6 LUXUS-COUPE 4P	996	1955-59	5.500
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	5.000
3-6 MONZA	980-996	1956-58	10.000
JUNIOR	741	1959-62	3.000
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
F 11/F 12	796-889	1963-65	3.500
F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
F 102	1175	1964-66	3.000

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-5898	1974-93	4.500
VIPER	7990	1992-96	35.000
VIPER (II SERIE) /RT/10	7990	1996-03	40.000
VIPER GTS	7990	1996-02	42.000

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPE	4520-5407	1955-58	40.000
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	50.000
HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
EXCELLENCE	6276	1959-61	50.000
FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20.000
FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
FACEL III	1780	1963-64	22.000
FACEL VI	2860	1964	25.000

FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	800.00
168 INTER	1995	1948-51	400.00
195 INTER	2341	1950-52	300.00
212 INTER	2562	1951-53	300.00
220 EUROPA	2953	1953-55	300.00
340/34 2/375 AMERICA	4101-4353	1952-55	800.00
400/410 SUPERAMERICA	3967-4361	1956-64	600.00
500 SUPERFAST	4981	1964-67	350.00
250 GT P.F.(BOANO)/ELLEN	2953	1956-58	250.00
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	140.00
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.00
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	110.00
250 GTL	2953	1963-64	300.00
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1968-60	2,000.00
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	2,500.00
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	1,700.00
250 GT SWB	2953	1960-62	1,500.00
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	2,000.00
250 GT/GTD 64	2953	1963-64	500.00
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	3,000.00
275 BTB	3285	1964-66	400.00
275 BTB/4	3285	1966-68	500.00

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
508 «BALLA» (3M) BERLINA	995	1982-34	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1988-60	11.000	131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	30.000	V6-78 (MATFORD)	3621	1937	12.000
508 «BALLA» (3M) BERLINA LUSO	995	1982-34	17.000	500 D	499	1980-65	6.000	131 RACING	1995	1978-81	2.500	V6-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000
508 «BALLA» (3M) TORPEDO	995	1982-34	20.000	500 F	499	1965-72	4.000	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000	V6-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000
508 «BALLA» (3M) SPIDER	995	1982-34	22.000	500 LUSO	499	1968-72	3.500	131 VOLUME TRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000	V6-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000
508 «BALLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1983-34	50.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	4.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500	V6-F-92A (MATFORD)	2725	1939-40	7.000
508 M	995	1983-37	13.000	500 R	594	1972-75	3.000	132 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1985-2445	1978-81	1.000	F 472A	2225	1946-48	6.000
508 «BALLA» (4M) BERLINA 2P.	995	1984-37	15.000	1800/1800 B	1795	1959-68	4.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500	VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000
508 «BALLA» (4M) BERLINA 4P.	995	1984-37	15.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	5.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000	VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.500
508 «BALLA» (4M) TORPEDO	995	1984-37	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 «BALLA» (4M) SPIDER	995	1984-37	22.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	5.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000	VEDETTE LIMOUSINE (3VOLUMI)	2158	1952-54	5.000
508 S «BALLA» (4M) S. S. C. D'ORO	995	1984-37	50.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	5.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000	VEDETTE LIMOUSINE DECORVABLE	2158	1952-54	5.500
508 S «BALLA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1985-37	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	13.000	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	FORD GERMANIA			
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	12.000	2300 COUPÉ	2279	1961-65	13.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-93	1.000	KÖLN	921	1933-36	7.000
500 B	569	1948-49	11.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-69	15.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500	RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
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	RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
500 C	569	1949-55	8.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-93	1.000	EPEL	1172	1935-39	6.000
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	12.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000	EPEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000
500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000	EPEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000
508 C (NUOVA BALLA)	1089	1937-39	11.000	1500 L	1481	1962-68	4.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000	V8	2225-3620	1935-41	20.000
508 L (NUOVA BALLA)	1089	1937-39	13.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000	V6 CABRIOLET	3620	1937-39	30.000
508 C M.M.	1089	1938-39	50.000	1500 COUPÉ	1481	1964-65	10.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000	TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	12.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000	TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500
1100 A (A) IAL	1089	1939-48	11.000	1600 S CABRIOLET	1588	1962-63	18.000	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	2.500	TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
1100 B/L	1089	1948-49	10.000	1600 S CABRIOLET	1588	1963-66	18.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500
1100 E/L	1089	1949-53	9.000	1600 S COUPÉ	1588	1963-66	15.000	UNO SELECTA/SELECTA E II S.	1116-1499	1989-93	1.000	TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
1100 S	1089	1947-50	8.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000	TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500
1100 S	1089	1950-51	45.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO 1.7/1.9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-93	1.000	TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO D I SERIE	1367	1989-93	1.000	TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500
1500 D	1493	1948-49	17.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.000	TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
1500 E	1493	1949-50	17.000	850 COUPÉ	843	1965-68	5.000	RITMO/RITMO SUPER (II SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000	TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
1400	1395	1950-54	10.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	4.000	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	2.000	TAUNUS 12M P4 (12M P4 TS)	1183-1498	1962-66	3.500
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	7.000	RITMO 85 S CABR. CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000	TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	6.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II S.)	1498	1982-83	1.500	TAUNUS 17M P5 (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 P5 TURNER	1498-1998	1964-67	3.500
1400 B	1395	1956-58	9.000	124 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000	TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
1900	1901	1952-54	10.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500	TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	4.500	TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 SPECIAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000	TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
1900 A	1901	1954-56	8.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO D (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000	17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1966-69	4.000	RITMO D (III SERIE)	1714	1983-85	1.000	17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000
1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	4.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000	20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500	20M P7A TURNER	1998	1967-68	3.000
AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO III SERIE	1116-1585	1985-87	1.000	20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	3.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000	OS 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	6.000
AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000	17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	3.000
CAMPAGNOLA	1901	1961-65	9.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000	26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1963-65	8.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000	TAUNUS BERLINA (VIII SERIE)	1293-1993	1971-82	1.500
CAMPAGNOLA A	1901	1965-73	8.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	12.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000	TAUNUS S.W. (VIII SERIE)	1297-1993	1971-82	1.500
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1965-60	7.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	8.000	REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000	ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	125	1608	1967-69	3.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500	ESCORT MEXICO	1601	1971-75	8.500
CAMPAGNOLA C DIESEL	1901	1968-73	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750	ESCORT RS 1600	1601	1971-75	11.000
9V	1996	1952-54	130.000	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	DUNA DS	1698	1987-90	500	ESCORT RS 1800	1805	1975-77	11.000
9V ZAGATO	1996	1952-54	170.000	DINO COUPÉ	1987	1967-69	17.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750	ESCORT RS 2000	1993	1974-77	12.000
1100/103	1089	1953-56	7.000	DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	15.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-93	1.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	15.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-93	1.000	ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000
1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	DINO SPIDER	2418	1969-72	33.000	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500	ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	33.000	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000	ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
1100/103 E	1089	1956-57	6.500	128	1116	1969-72	2.000	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	128 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT XR3i	1597	1980-90	2.000
1100/103 E TV	1089	1956-57	9.000	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-93	1.000	ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-93	1.000	ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1598	1990-93	1.000
1100/103 D	1089														

Modello	cm³	Anni	Euro
CONSULGRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
CONSULGRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D I SERIE	1948-2499	1977-85	1.000
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000
FIESTA I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	967-1392	1976-88	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA III 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 XRW	2792	1982-85	1.500
SIERRA XRW 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1988-89	1.500
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000
RS 200	1803	1985-86	50.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-93	1.000
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-93	1.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-93	1.000
SCORPIO TD 5W	2498	1991-93	1.000
SCORPIO 2.8i 2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000
SCORPIO 2.9i 24V 4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6 2.9i V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9i V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500
MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V ST-200	2544	1994-99	1.000
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW ST-200	2544	1994-99	1.500
GALAXY 2.8 V6/II SERIE	2792	1995-03	2.500
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.500
MONDEO 3.0 V6 ST200 (II SERIE)	2967	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	1938-58	6.000
POPULAR 105 E	1172	1953-59	5.000
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000
ANGLIA E94A-E94A	993	1939-53	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1962-56	4.500
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1966-62	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	3.000
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	22.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	18.000
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	4.000
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	5.500
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000
ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.500
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 M151/AJ2	2319	1959-88	10.000
BRONCO	2781-4946	1966-75	5.000
BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000
BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000

Modello	cm³	Anni	Euro
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	3.000
EXPLORER	3958	1990-94	4.000
EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000
THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000

GAZ RUSSIA

69 M/AM	2430	1953-73	3.500
---------	------	---------	-------

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	10.000
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000
500 GT	586	1963-65	10.000
500 TV/TV S	498	1963-65	12.000
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	12.000
590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	4.500
850/850/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000
850/850/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000
850/850/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000
850/850 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	10.000
850/1000 GRAND PRINCE 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	1961-85	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
G15	875-998	1967-74	10.000
G21	1599-2564	1970-79	12.000
G82	1597	1982-88	8.000
G82	1597	1988-91	10.000
G82 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000
G84/G27	1986-4498	1990-97	15.000
G83	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	1955-69	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 T800/T700	584-688	1958-65	4.000
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500
1700/1700 TS	1882	1964-67	5.000
1300/1700 GT	1290-1882	1964-67	7.000
BMW 1600 GT	1573	1967-68	7.000
2800 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000
BMW 3000 COUPE	2982	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	1172	1920	10.000
SPORTING	1496	1921	10.000
14	1953	1926-28	12.000
14	1963	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 I/II/III (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
MINX SERIES IV/II/III CONVERT.	1390-1592	1956-63	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. I/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 I/II/III	1390	1958-65	3.500

Modello	cm³	Anni	Euro
IMP	875	1963-76	3.000
HUSKY (IMPESTATE)	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 85/75	2110-2810	1932-33	12.000
20/70	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 3230 HP	4712	1917-24	200.000
H88 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
H8C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
T48	2498	1926-31	40.000
T64	3746	1924-36	55.000
T49	4581	1929-33	80.000
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
K8 (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	1964-91	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
QTY/JAZZ	1238-1296	1986-93	1.000
PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS	1958	1987-90	2.000
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V	1996-2259	1996-02	2.500
LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
LEGEND 3.2/3.5 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

SNPE 80	3498	1930-35	25.000
SNPE	4086	1936-37	27.000
SNPE	3180	1938-40	22.000
SNPE	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
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000
IMPERIAL	4086	1939-40	28.000
SUPER SNPE	4086	1945-48	13.000
SUPER SNPE MK II (MK III)	4086	1948-52	15.000
SUPER SNPE MK IV	4139	1956-62	12.000
SUPER SNPE SER. V/III/IV/V	2651-2965	1958-67	7.000
IMPERIAL MK II/IV	4086-4139	1949-54	16.000
HAWK MK I/II	1944	1945-48	10.000
HAWK MK III/IV/V/VI	1944-2287	1948-57	7.000
HAWK SERIES A/II/III/IV	2287	1957-68	5.500
IMPERIAL	2965	1964-67	8.000
SCPTRE	1592	1963-65	5.000
SCPTRE II	1725	1965-67	4.500
SCPTRE III	1725	1967-76	3.000
15/96	2615	1919-28	13.000
10/5	1583	1919-23	10.000
8/18	1743	1921	10.000
11/4	1743	1922-25	12.000
8/18	965	1922-25	9.000
9/20	1056	1925-28	9.000
12/25	1795	1925-27	12.000
14/40	2050	1927-29	13.000
20/55	3075	1927-28	25.000
20/65	3075	1929-30	25.000
9/28	1056	1929-30	10.000
6/50	2110	1929	12.000
18/50	2110	1930-32	18.000
18/60	2276	1932-35	18.000
12	1669	1932-37	11.000
18	2731	1935-37	16.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ISUZU GIAPPONE				JAGUAR GRAN BRETAGNA				JOWETT GRAN BRETAGNA				LAMBDA VII (X SERIE TORPEDO			
TROOPER	2228-3166	1981-96	2.000	XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	7.000	7/17	907	1921-36	7.000	DALAMBDA VII (SERIE BERLINA	3960	1928-32	120.000
				XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000	8	946	1937	8.000	ASTURA VII (X SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	80.000
				XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000	10	1166	1936-39	8.000	ARTEA BERLINA	1925	1931-34	35.000
ITALIA ITALIA				XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000	10	1166	1936-39	8.000	AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	25.000
TIPO 90 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000	XJS 4.0	3980	1991-96	14.000	JAVELIN PA/PB/PC/PO/PE	1486	1947-54	10.000	APRILIA BERLINA	1351	1937-39	30.000
TIPO 96 BERLINA	1954	1923-28	33.000	XJS	5345	1975-81	13.000	JUPITER 1/1A	1486	1950-54	13.000	APRILIA BERLINA	1486	1939-45	28.000
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJS H.E.	5345	1981-87	14.000					APRILIA 1500	1485	1945-49	26.000
				XJS H.E.	5345	1988-93	14.000	KIA COREA DEL SUD				ARDEA (II) SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000
JAGUAR GRAN BRETAGNA				XJS 6.0 V12	5993	1993-96	16.000	PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-93	500	ARDEA III SERIE	903	1948-49	12.000
SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000	XJR-S	5993	1990-93	18.000	SEPIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993	500	ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJR-SC	5345	1983-87	14.000	SPORTAGE (TUTTI I MODELLI)	1998	1993	1.000	AURELIA B10	1754	1950-52	17.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	130.000	XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	LADA RUSSIA				AURELIA B15	1991	1952-53	18.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	250.000	XJ 220	3498	1992-94	180.000	NVA	1568	1976-81	1.000	AURELIA B21	1991	1951-52	18.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XK8 COUPE	3996-4196	1996-03	12.000	NVA	1568-1905	1982-95	1.500	AURELIA B22	1991	1952-53	20.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XKR	3996-4196	1998-03	14.000	2107 BERLINA	1499	1992-93	500	AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	20.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XKR 100	3996	2001	16.000	2104/3/2105 SW	1499	1992-93	500	AURELIA B50/B51	1754	1950-51	35.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-03	16.000	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-93	500	AURELIA B52/B53	1991	1952-54	35.000
2 1/2 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
2 1/2 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
2 1/2 LITRE BERLINA	3485	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	85.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	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
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	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
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	55.000	XJR-15	5993	1991	150.000	3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	25.000	AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	150.000
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	1956-59	8.000
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	70.000	X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-03	3.000	16/90	1991	1933	25.000	APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	12.000
XK 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000	X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-03	3.500	M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	40.000	APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000
XK 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	85.000	XJB 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000	L645	3619-4453	1935-36	50.000	APPIA II SERIE	1090	1959-63	6.000
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	60.000	XJB 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-03	9.000	L68	4453	1938-39	45.000	APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	8.000
XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000	XJB 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-03	10.000	4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	100.000	APPIA III SERIE GARDINETTA MOTTI	1090	1960-63	7.000
XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	55.000	XJB 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-03	12.000	2 1/2 LITRE	2580	1946-53	22.000	APPIA III SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	10.000
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	55.000	XJB 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003	14.000	2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	35.000	APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	60.000	JEEP STATI UNITI				3 LITRE	2922	1953-58	25.000	APPIA III SERIE GTZ/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	14.000
XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	40.000	MB/GPW	2199	1941-45	15.000	3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	40.000	FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	45.000
XK 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	45.000	GPA	2199	1942-43	12.000	RAPIDE	3995	1961-64	40.000	FLAMINIA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	16.000
XK 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000	M 38	2199	1950-52	10.000	LAMBORGHINI ITALIA				FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	25.000
XK 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000	M 38 A1	2199	1952-58	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	STATION WAGON	2199-3703	1946-62	12.000	400 GT	3929	1966-68	140.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	70.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.000.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000	400 GT 2+2	3929	1966-68	120.000	FLAMINIA COUPE PININFARINA 2.8	2775	1963-67	17.000
XK SS	3781	1956-57	800.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	8.000	P 400 MIURA	3929	1966-68	300.000	FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	28.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000	CJ-5	2199	1955-65	7.000	P 400 MIURA S	3929	1968-71	400.000	FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	20.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	P 400 MIURA SV	3929	1971-73	500.000	FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	38.000
MK VI	3442	1950-54	18.000	CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000	ESPADA	3929	1968-78	40.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	80.000
MK VI M	3442	1955-56	20.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000	ISLETO/ISLERO S	3929	1968-70	35.000	FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	85.000
MK VII	3442	1955-58	23.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	10.000	JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	33.000	FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	8.000
MK IX	3781	1959-61	26.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	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-6	2199	1955-65	5.000	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	2199-3801	1966-70	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	2199-4981	1971-79	6.000	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	2475-4981	1980-85	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-7	2199-3801	1966-70	5.000	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	2475-4981	1980-85	6.000	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	2199-4981	1976-79	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	1995-4981	1980-86	7.000	COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	95.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000
420	4235	1966-68	12.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	12.000	COUNTACH QUATTROVALVO	5167	1985-89	100.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1965-67	22.000
420 G	4235	1966-70	15.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	11.000	COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	95.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000
240	2483	1967-69	15.000	WRANGLER (VJ)	2464-4235	1986-96	7.000	LM 002	5167	1985-91					

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
FULVA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	88 D (SERIE 2)	2052	1968-61	6.000	MANTIS	2498	1970-73	8.000	MAZDA GIAPPONE			
FULVA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000	109 (SERIE 2)	2286	1968-61	7.000					RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	3.000
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	109 D (SERIE 2)	2052	1968-61	6.000	MARUTI SUZUKI INDIA				RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000
BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500	88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	6.000	800	796	1986-93	500	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.000					RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000
BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	3.500	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	6.000	MASERATI ITALIA				RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 II I S	1297-1995	1975-81	3.500	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.000	A6 1500	1488	1946-50	250.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S	1366-1995	1981-84	3.500	88 HALF TON	2286	1968-78	8.000	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 HALF TON	2286	1979-84	8.000	A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.000	RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	9.000
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500	101 I TON FWC	3528	1975-78	7.000	A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	180.000	626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000
BETA HPE 1.6/2.0 II I S	1585-1995	1975-81	3.500	109 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	200.000	626 II SERIE (TUTTI I MOD)	1587-2184	1987-92	1.000
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500	110 FWC	2286-2625	1967-72	7.000	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1957-64	80.000	323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	2.000
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	4.500	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	110.000	MX-5 (MIATA)	1597-1839	1990-97	5.000
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 COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	75.000	MX-5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-03	6.000
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	9.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	4.500	3500 GT SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	105.000	121	1324-1498	1990-93	1.000
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	10.000	109 D (SERIE 3)	2286	1979-85	6.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	200.000	MX-3	1598-1845	1991-93	1.500
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	109 V8	3528	1979-85	6.000	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50.000	RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-03	12.000
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000	90	2286-3528	1984-89	5.000	MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	55.000	XEDOS 6	1995	1993	1.000
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				
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	MERCEDES GERMANIA			
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	110	2286-3528	1983-88	5.000	GHBUL 4.7	4719	1966-73	60.000	5 TORPEDO	6789	1926-30	550.000
DELTA GT 1600 GT I.E.	1585	1982-93	2.000	110 D	2286-2494	1983-90	6.000	GHBUL 4.7 SPIDER	4719	1969-73	100.000	SS TORPEDO	7065	1928-34	700.000
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	3.500	110 TD	2494	1986-89	7.000	GHBUL SS	4930	1970-73	70.000	SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.200.000
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000	GHBUL SS SPIDER	4930	1970-73	110.000	SSK TORPEDO	7065	1930-34	1.500.000
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-03	7.000	MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	35.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000	INDY 4.2/4.7/4.9	4136-4930	1969-74	40.000	MANHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000
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	NURBURG BERLINA	4622-1949	1928-39	45.000
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	22.000	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000	BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	350.000
DELTA S4	1759	1985-87	60.000	DISCOVERY 2.5 TD II S	2496	1998-03	4.000	QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	25.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	2.500	BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	DISCOVERY 3.9 V8 II S	3947	1998-03	4.000	MERAK SS	2965	1975-80	32.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000	MERAK SS	2965	1980-83	35.000	230 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000
GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000	MERAK GT 2000	1999	1976-83	22.000	230 BERLINA	5019	1937-41	20.000
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.000	RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	5.000	KHAMIS	4930	1972-83	40.000	500K CABRIOLET	5401	1936-39	1.200.000
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	5.000	RANGE ROVER TD	2983	1986-88	4.000	QUATTROPORTE II	2965	1974-75	25.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	1.500.000
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.500	RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	6.000	KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	18.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	2.500.000
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	6.500	RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	4.000	QUATTROPORTE 4200/4900	4136-4930	1976-84	15.000	170 V	1697	1947-53	20.000
G37 RALLY	1995	1982-84	80.000	RANGE ROVER 4P II S	3947-4562	1994-01	5.000	QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000	RANGE ROVER 2.5 DT II S	2497	1994-01	3.000	QUATTROPORTE E ROYALE	4930	1986-91	22.000	170 S/V	1767	1949-55	18.000
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500	RANGE ROVER 4.4 V8 II S	4398	2002-03	4.500	BITURBO	1996	1981-83	4.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.000	RANGE ROVER 2.9 TD (III S)	2926	2002-03	4.500	BITURBO I	1996	1986-88	5.000	180	1767-1897	1953-62	7.000
THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000	222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	180 D/180 D	1767-1897	1953-61	6.000
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500	23V	1996	1988-93	7.000	190	1897	1955-61	7.000
THEMA V6	2849	1984-88	1.500	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500	BITURBO S	1996	1984-87	7.000	190 C	1897	1961-65	6.000
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500	BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500					BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	200	1998	1965-68	5.000
THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	LEXUS GIAPPONE				BITURBO 420i	1996	1986-87	4.000	220	2195	1951-55	13.000
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	1.500	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-03	3.000	BITURBO 420i	1996	1988-90	4.000	220	2195	1959-65	9.000
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000	LS 430	4293	2000-03	3.000	422/4.18V	1996	1988-92	5.000	219	2195	1956-59	10.000
THEMA I.E./I.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1.000	SC 430	4293	2001-03	7.000	4.2V	1996	1990-93	6.000	220 S	2195	1959-65	14.000
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000	BITURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	220 S COUPÉ	2195	1956-59	35.000
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.500	LLOYD GERMANIA				BITURBO 420 SI	1996	1987	4.500	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000
THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500	BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	220 SE COUPÉ	2195	1959-65	10.000
THEMA 8.32 I SERIE	2927	1988-92	9.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500	BITURBO 425	2494	1984-87	6.000	220 SE COUPÉ	2195	1958-60	30.000
THEMA I.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	ARABELLA	897	1959-63	4.000	BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	220 SE COUPÉ	2195	1958-60	40.000
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S	1995	1988-92	1.500	LOTUS GRAN BRETAGNA				430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 SE COUPÉ	2195	1958-60	40.000
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.000	SEVEN I S (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	25.000	BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000
THEMA 2.0 I.E. 16V II SERIE	1995	1992-93	1.500	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	20.000	BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	300 D	2996	1957-62	75.000
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1992-94	1.500	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	20.000	BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	300 S/C CABRIOLET	2996	1952-57	85.000
THEMA 3.0 V6 II SERIE	2859	1992-94	2.000	SEVEN	1599	1971-75	22.000	228i	2790	1985-91	6.000	300 S/C CABRIOLET	2996	1952-57	100.000
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW III S	1995	1992-94	1.500	ELITE	1216	1957-64	35.000	KARIF	2790	1988-92	12.000	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	300.000
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2859	1992-94	2.000	ELAN COUPÉ	1558	1962-75	25.000	SHAMAL	3217	1989-95	30.000	300 SL ROADSTER	2996	1957-63	250.000
DEDRÄ (TUTTI I MODELLI)	1381-1995	1989-93	1.000	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000	RACING	1996	1991-92	11.000	1190 SL	1997	1955-63	50.000
DEDRÄ TURBO DS	1929	1989-93	1.000	ELAN +2 130S COUPÉ	1558	1971-74	22.000	GHBUL	1996-2790	1992-99	8.500	600 LIMOUSINE	6330	1963-81	60.000
DEDRÄ 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500	EUROPA	1563	1971-75	18.000	GHBUL GT	1996	1994-97	11.000	600 PULLMAN 4/8 PORTE	6330	1963-81	75.000
DEDRÄ 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	S 300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000	S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-03	4.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000
250 C250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	300 SD TURBO/350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	2.000	S 600 (W220)	5786	1999-03	5.000	MIDGET MKV 1500	1493	1974-79	7.000
190/190 E190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000	S 400 CDI (W220)	3996	2000-03	3.000	1100	1096	1962-68	3.000
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	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 2.316 (W201)	2299	1983-89	4.500	600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	5.000	S 65 K AMG (W220)	5980	2003	15.000	RVR	3947	1992-95	15.000
190 E 2.516 (W201)	2498	1989-93	6.000	380 SEC (W126)	3839	1981-86	6.000	CLK-GTR	6898	1998-00	300.000	F/F VWC	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 280 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	TF	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 280 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	ZR 105/180	1397-1796	2002-03	1.500
200/220/250 (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	560 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.30 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	560 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000	G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	ZT-1 160/190	2497	2002-03	4.000
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000
280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	600 S COUPÉ/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	1979-80	16.000	G 55 AMG	5439	1998-03	15.000	MINI GERMANIA			
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	2.000	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000	CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ONE OF D LUXE	1598	2001-03	2.000
280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	280 SLC (C107)	2746	1974-81	11.000	CL 800 (C215)	5786	1999-03	10.000	COOPER	1598	2001-03	3.000
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2494	1976-85	1.000	300 SL (R107)	2962	1985-89	16.000	CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	COOPER S	1598	2002-03	4.000
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	350 SL (R107)	3499	1971-75	17.000	CL 65 AMG (C215)	5980	2003	12.000	COOPER'S WORKS	1598	2003	4.500
300 D/300 CD (W123)	2998-3005	1976-85	1.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	18.000	C 240 V6 (W203)	2587	2000-03	2.500				
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.500	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000	C 320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000	MITSUBISHI GIAPPONE			
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	5.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	18.000	C 32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000	C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-03	7.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000
240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	420 SL (R107)	4196	1985-89	18.000	C 240 T V6 (W203)	2587	2000-03	3.500	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500
300 TD/300 TD TURBO (W123)	2998	1977-85	1.500	450 SL (R107)	4520	1973-75	19.000	C 320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	1997-2477	1982-91	3.000
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	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500
230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000	A 190/210	1897-2084	2000-03	2.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	3.000
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973	1978-80	15.000	A 190 L/210 L	1897-2084	2000-03	2.500	PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	4.000
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000	SL 350 (R230)	3724	2003	16.000	PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	4.000
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	18.000	SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000	PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	3.000
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	500 SL (R107)	4973	1985-89	21.000	SL 600 (R230)	5513	2001-03	20.000	PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	5.000
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	560 SL (R107)	5547	1985-89	23.000	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	1.000
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	SL 280 V6 (R128)	2799	1998-01	14.000	CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1598	1987-91	750
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000	CLK 240 (C209)	2597	2002-03	6.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500
240 GD CORTO TELONATO	2299	1979-88	4.000	300 SL/24-30 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000	CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000	COLT GT16V (TURBO)	1598	1987-91	1.500
240 GD CORTO SW	2299	1979-88	4.000	SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000	CLK 300 (C209)	4966	2002-03	9.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1636	1991-93	1.000
240 GD LUNGO SW	2299	1979-88	4.000	SL 320 V6 (R128)	3199	1998-01	15.000	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000	3000 GT	2972	1990-00	7.000
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	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	SL 500 V6 (R129)	4966	1998-01	16.000	CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003	7.000	LANCER GSR EVO VII	1997	1992-94	11.000
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	LANCER GSR EVO II/IV	1997	1995-97	13.000
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	1.500	60 AMG (R129)	5986	1997-00	20.000	CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000	LANCER GSR EVO V/EVO VI/EVO VII	1997	1998-02	15.000
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	2.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	8.000	CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000	LANCER GSR EVO VIII	1997	2003	16.000
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000	E 320 (W211)	3199	2002-03	4.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000
260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000	E 500 (W211)	4966	2002-03	7.000	PAJERO IO (PININ)	1834	1998-03	3.000
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-93	2.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-03	9.000	E 55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000	PAJERO IO (PININ GDI)	1999	2000-03	3.000
300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000	E 55 K AMG (W211)	5439	2003	5.000	PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	3.500
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-93	1.500	350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000	E 500 T (W211)	4966	2003	8.000	PAJERO SPORT TD	2972-3497	1996-99	3.500
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	500 GE V8	4973	1993-94	11.000	E 55 K AMG T (W211)	5439	2003	10.000	PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-03	4.000
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	G 36 AMG	3606	1995-97	10.000	C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-03	2.500	PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-03	3.500
400 E (W124)	4196	1991-93	4.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993	1.500	C 320 SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	3.500	PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1999-03	4.000
500 E (W124)	4973	1990-95	5.000	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993	1.000	C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	6.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-03	5.000
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	1.500	C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000	C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-03	2.500	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-93	1.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500					SPACE RUNNER	1834-1997	1991-93	1.000
300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500					SPACE WAGON	1834-1997	1991-93	1.000
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500					SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-93	1.000
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 CORTO 4 MATIC (W124)	2998	1987-93	2.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000								
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 240 T V6 (W202)	2398	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	1987-95	6.000	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.500								
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	E 320 (W210)	3199	1995-97	2.500								
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	E 420 (W210)	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	3.000								
300 CE-24 (W124)	2960	1989-94	5.000	E 50 AMG (W210)	4973										

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
MINOR 1000	948-1098	1966-71	4.500	OLYMPIA (OL 38	1488	1938-40	7.000	CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	5.000	401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	14.000
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1966-71	6.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500	CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	601 BERUNA/LIMOUSINE	2148	1934-35	16.000
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1966-68	8.000	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500	CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	16.000
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000	CORSA GSI	1598	1993-01	1.500	402 BERLINA LEGÈRE	1991-2142	1937-40	14.000
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000	CORSA GSI 1.8	1796	2001-03	1.500	202 BERLINA	1133	1938-49	9.000
MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500	TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	302 BERLINA	1758	1936-38	11.000
MINI MINOR	848	1964-67	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000	ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1990-93	1.000	203	1290	1948-60	6.000
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	1990-93	1.000	203 DECAPOTTABILE	1290	1948-54	9.000
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	1200	1196	1959-62	3.500	ASTRA GSI 18V	1998	1991-93	1.500	203 FAMILIALE	1290	1948-60	5.500
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 COUPE	1290	1952-60	11.000
MINI COOPER	998	1964-67	9.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500	FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	3.000	203 CABRIOLET	1290	1951-60	15.000
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	13.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500	FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-03	4.000	403	1290-1468	1955-66	4.500
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 DIESEL	1816	1960-66	4.000
MINI COOPER S	1275	1964-67	18.000	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500	MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000
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	2962	1996-99	1.500	403 FAMILIALE D	1816	1962-62	4.500
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	14.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000	ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	KADETT	1074	1936-37	8.000	ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-03	1.500	404	1618	1960-75	4.000
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 SUPERLUSSO/INIEZIONE	1618	1964-68	4.500
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 DIESEL	1948	1964-76	3.000
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 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000
1800	1798	1966-68	2.000	KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500	8/25 PS	2000	1920-24	10.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000
1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000	14/38 PS	3450	1919-24	12.000	404 COUPE CARB./INIEZ.	1618	1962-68	10.000
MOSKVITCH RUSSIA				KADETT D (TUTTI I MOD.)	1979-84	1979-84	1.000	21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	14.000
2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000	30/75 PS	7793	1920-24	20.000	204 BERLINA	1130	1965-76	2.000
2138/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT DTE	1796	1983-84	1.500	4/12 PS	961	1924-26	12.000	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500
2141 (ALEXO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000	4/14 PS	1018	1924-26	10.000	204 BREAK	1130	1965-76	2.000
ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT E D/TURBO (TUTTI I M.)	1488-1700	1994-91	1.000	4/16 PS	1018	1926-28	10.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500
NISSAN GIAPPONE				KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000	4/20 PS	1018	1929-31	10.000	204 COUPE	1130	1966-70	6.000
DATSUN 240Z/2G	2393	1969-75	13.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500	7/34 PS	1735	1927-28	8.500	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500
DATSUN 280/280 (TUTTE)	2665-2753	1975-78	10.000	KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500	8/40 PS	1906	1928-30	8.500	304 BERLINA	1288	1969-80	1.500
DATSUN 280 Z/2XZ+2	2753	1978-81	8.000	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	1367	1976-79	1.000
PATROL	2753-3956	1980-95	3.000	OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000	12/50 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	10.000	304 BREAK	1288	1970-80	1.500
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	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
SAFARI/PATROL GR	4369	1988-97	3.500	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500	14/50 PS	3640	1929-30	12.000	304 COUPE	1288	1971-75	5.000
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000	16/60 PS	4170	1929	13.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-03	6.000	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500	24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	504	1796-1971	1968-83	2.500
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1988-97	3.500	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
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1997-99	4.500	DIPLOMAT V8/V8 COUPE	4638-5354	1964-68	5.000	1.1 LITER	995	1933	10.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500
SAFARI/PATROL GR TD	2836-4369	1999-03	6.000	KAPITAEN	2784	1968-70	3.500	1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1933-35	8.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000
200/240 SX	1809-2388	1989-93	2.000	ADMIRAL DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000	P4	1073	1935-37	8.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500
300 ZX	2960	1990-97	8.000	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000	1.3 LITER	1288	1934-35	8.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000
350 Z	3498	2003	10.000	COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000	6	1932	1934-37	10.000	504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	COMMODORE BERLINA COUPE	2490	1972-77	3.000	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	504 COUPE V6	2664	1975-83	8.000
TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	COMMODORE GSI/E COUPE	2784	1972-77	5.000	ZAFRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-03	3.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000
TERRANO II TD	2664-2953	1992-03	3.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500	SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000	504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000
PATHFINDER	3275-3498	1997-03	4.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000	SPEEDSTER TURBO	1998	2003	15.000	104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000	CORSA II (SERIE)	1196-1389	1993	1.000	104 Z/1/ZR	954-1124	1973-88	1.000
MICRA	997-1275	1992-93	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
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA 400	2410	1980-82	1.000	SIGNUM 3.2 V6	3175	2003	2.000	205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-93	1.000
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000	MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500	1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	60.000	205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-93	1.000
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	MANTA II/VII SERIE	1297-1979	1975-88	2.000	205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	4.000
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRIMERA AWD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-93	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-93	1.000	REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	ZONDA C12	7291	2000-03	180.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRIMERA D/TD	1973	1992-93	1.000	REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	ZONDA C12 S	7291	2003	200.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-93	1.000	REKORD E DIESEL/E2 TURBO	1998-2260	1977-86	1.000	ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
FIGARO	988	1991-92	10.000	REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.000	6 OLINDRI TORPEDO	3180	1920-29	18.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRAIRIE	1974	1988-93	1.000	REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	6 OLINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
SERENA	1597-1998	1993	1.000	REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	1.000	8 OLINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	35.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
SERENA D/TD	1973	1993	1.000	REKORD E DIESEL CARAVAN	1988-2260	1977-86	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
MURANO	3498	2003	5.000	REKORD E2 TURBO CARAVAN	2260	1985-86	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
NSU GERMANIA				VECTRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1796-1998	1988-93	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
SPORT COUPE	583-598	1959-67	8.000	VECTRA 4X4	1796-1998	1988-93	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000	VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.500	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	205 GTI 1.9	1905	1987-94	4.500
PRINZ (I/II/III)	583	1958-61	4.000	VECTRA 1500	2498	1999	1.500	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	2				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	1.500	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000	10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000
406 COUPE 2.0/2.2 18V	1996-2230	1996-03	2.500	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	FUEGO TX/GTX	1965	1980-85	2.500
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-03	3.000	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	NN/NNI/N2 BERLINA	951	1925-29	10.000	FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500
607 2.9 V6 24V	2946	1999-03	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500
206 GTI/GT/RC	1997	1999-03	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2963	1994-00	1.000
206 CC	1587-1997	2000-03	2.500	911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-93	1.000
307 CC	1997	2003	3.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	SAFRANE TURBO (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-93	1.000
807 2.9 V6 24V	2946	2002-03	2.500	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	4 CV GRAN LUSO	760	1947-51	6.000	SAFRANE 29 24V V6/3.0 V6	2946-2975	1992-01	1.000
PEUGEOT DANGEL FRANCIA				911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000	4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1950-61	7.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993	2.500
504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	MEGANE COACH 2.0 18V	1998	1995-02	1.500
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	4.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 18V	1998	1996-02	2.500
PORSCHE GERMANIA				911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000	JUNAQUATRE	845-1003	1951-60	4.000	SPIDER	1998	1996-99	25.000
356 (40 CV)	1086	1960-54	50.000	912	1582	1965-68	18.000	DALPHINE	845	1956-65	3.500	ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	1.000
356 1300 (44 CV)	1286	1961-54	45.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000	DALPHINE 1093	845	1962-63	7.000	GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	1.000
356 1300 S (60 CV)	1290	1963-55	60.000	912 E 2000	1971	1975	15.000	DALPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	CULO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-93	1.000
356 1500 (60 CV)	1488	1961-52	55.000	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	ONLINE	845	1961-62	4.000	CULO (TUTTI I MOD.)	1870	1990-93	1.000
356 1500 (55 CV)	1488	1962-55	50.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500	ONLINE GORDINI	845	1961-62	8.000	CULO 1.8i 16V	1764	1991-96	1.500
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1962-55	55.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	CULO 2.0i 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000
356 A 1300 (44 CV)	1286	1964-55	35.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	CULO SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500
356 A 1300 (44 CV)	1286	1965-57	35.000	924 S	2479	1965-68	5.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	CULO SPORT V6	2946	2000-03	12.000
356 A 1300 (60 CV)	1286	1964-55	37.000	944	2479	1962-87	4.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1965-57	37.000	944 S	2479	1966-87	5.000	CARAVELLE/CARAVELLE 1100/CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	956-1108	1962-67	7.500	AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500
356 A 1800 (60 CV)	1582	1965-59	38.000	944 S	2479	1966-87	5.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.000	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500
356 A 1800 S (75 CV)	1582	1965-59	40.000	944 S2	2990	1989-91	7.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500
356 1500 GS CARRERA	1498	1965	140.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	TWINGO	1239	1993	1.000
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1965-57	120.000	944 TURBO	2479	1985-88	7.000	3	603	1961-64	4.500	MEGANE II COUPE-CABRIOLET	1598-1998	2003	3.000
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1966-57	140.000	944 TURBO	2479	1989-91	8.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	LAGUNA 3.0i V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000
356 A 1800 GS CARRERA	1587	1968-59	100.000	944 TURBO S	2479	1987	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	4.500	VEL SAT S 3.5 V6	3498	2002-03	1.500
356 A 1800 GT CARRERA	1587	1968-59	130.000	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	RENAULT SINPAR FRANCIA			
356 B 1600 (60 CV)	1582	1969-63	30.000	968	2990	1991-94	8.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	R44X4	845-1108	1964-82	6.500
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1969-63	32.000	968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	R64X4	1108	1972-77	3.500
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1969-63	35.000	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.000	R12 4X4	1269	1972-77	4.000
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1969-61	100.000	928	4474	1977-82	7.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	4.500	RILEY GRAN BRETAGNA			
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1969-61	110.000	928 S	4474	1977-82	7.000	5 TURBO	1397	1980-82	40.000	PATHFINDER	2443	1953-57	5.500
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000	928 S4	4664	1979-86	9.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	2600	2639	1957-60	5.500
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000	928 S4	4664	1979-86	9.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	1500	1489	1959-67	4.500
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000	928 S4 SM	4664	1979-86	11.000	4 FRAG	956	1987	5.000	4/68	1489	1959-61	5.000
356 C 1600 (95 CV)	1582	1963-65	40.000	928 S4 AUTOMATICA	4664	1979-86	11.000	4/72	1622	1961-69	5.000	ELF	848-998	1961-68	5.500
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000	928 GT	4967	1989-92	12.000	KESTREL MK/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA			
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1960-54	60.000	928 GT/GTS AUTOMATICA	5397	1992-93	12.000	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1961-54	50.000	959	2650	1967-68	180.000	PHANTOM II	7695	1929-35	200.000	PHANTOM II	7695	1929-35	200.000
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1961-52	55.000	BOXSTER	2480-2687	1996-03	12.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	THWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000
356 1500 CABRIOLET (55 CV)	1488	1962-55	55.000	BOXSTER S	3179	1999-03	14.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1962-55	55.000	911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1965-57	40.000	911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	11 TURBO/TDE	1596	1984-89	1.000	WRAITH BERLINA	4257	1938-39	80.000
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1965-57	40.000	911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	11 TURBO/TDE	1596	1984-89	1.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1964-55	42.000	911 GT1	3164	1997-98	350.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1965-57	42.000	911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	12 GORDINI	1289	1970-78	1.000	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000
356 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1965-59	42.000	911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	12 TURBO	1565	1971-74	9.000	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000
356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1965-59	45.000	911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	26.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E.LIM.	4887	1955-59	38.000
356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1969-63	40.000	911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-03	22.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1969-63	42.000	911 CARRERA 4.3.6 (996)	3596	2002-03	24.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.LIM.	6230	1959-62	40.000
356 B 1600 S CABRIOLET (60 CV)	1582	1969-63	45.000	911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-03	26.000	16 L/TLS	1470-1565	1965-74	2.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-03	25.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E.LIM.	6230	1962-66	42.000
356 C 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000	911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000
356 A SPEEDSTER	1488-1582	1964-58	100.000	911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	18 TURBO (110 CV)	2068	1980-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000
356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1968-59	150.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000
356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1968-59	170.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPE	6230	1966-70	35.000
356 CONVERTIBLE D	1582	1968-59	80.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19 D/TD	1870	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000
356 ROADSTER	1582	1969-61	100.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000
911 CARR. SOLEX/TARGA	1991	1963-65	30.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000
911 CARR. WEBER/TARGA	1991	1965-67	27.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19.1.8 18V/16 S	1764	1990-95	1.500	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000
911 R	1991	1967	130.000	911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	19.1.8 18V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000
911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	911 GT2 (99											

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	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/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500
PARK WARD	5379	2000-02	60.000	9000/TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000	1100 MB/MEX	1107	1967-69	1.500	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
CORNICHE	6750	2000-02	85.000	9000 TURBO 16V (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	1993-98	2.500
PHANTOM	6749	2003	120.000	9-53.0 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	9-52.3 TURBO AERO	2290	1999-03	2.000	GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1988-03	3.000
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	9-53.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	2.500	FAVORIT	1137-1289	1988-93	750	JIMMY/JIMMY CABRIOLET	1298	1988-03	3.500
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	12.000	9-52.3 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	1661	1929-32	11.000	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				837/K/D	1961	1932-35	11.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000
P4 95	2625	1962-64	7.500	YETI	843-903	1988-73	6.500	945	2492	1929-34	20.000	T 26 GS 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	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000
P5 3 LITRI	2985	1958-62	8.000	IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000
P5 3 LITRI MK2	2985	1962-65	8.000	IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.500	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2985	1963-65	10.000	IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993	1.000	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	18.000	TOYOTA GIAPPONE			
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	8.000	FJ 40	3878	1960-70	6.000
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2985	1965-67	10.000	RONDA	1193-1995	1979-86	750	RAPID SIX	1961	1935-38	10.000	FJ 40/412/43/45	2977-3878	1971-79	5.000
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000	RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	RAPID	1385	1935-38	8.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500
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	2977-3878	1971-79	4.500
P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500	MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500	RAPID 2200	2199	1941-47	11.000	FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	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	LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	5.000
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	HI-LUX	1968-2188	1979-82	2.000
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	3.000	TOLEDO	1595-1984	1981-93	750	SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	BLIZZARD	2188-2446	1980-91	2.000
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000	TOLEDO D/TD	1896	1991-93	750	SUPERB 4000	3891	1939-40	18.000	LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	4.000
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	LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	4.500
MINI COOPER	1275	1990-00	5.000	SIATA ITALIA				SMART GERMANIA				LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	5.000
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000	208 CS	1996	1952-54	160.000	SMART	599	1998-03	2.000	LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	5.000
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	8.000	600	633	1956-60	6.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	LAND CRUISER J9 TD	2882	1996-03	4.000
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-93	1.000	1500 TS	1481	1962-66	5.000	SMART CROSBLADE	599	2001-02	4.000	4 RUNNER	2386-2958	1987-96	3.000
114 GT/GTA	1396	1990-97	1.500	1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	SMART ROADSTER	698	2002-03	4.500	4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000
100 1.4 GT 16V	1396	1990-93	1.500	1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1387	1964-66	7.000	SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-03	4.500	4 RUNNER II SERIE	2694-3378	1996-03	5.500
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500	SPRING 850 SPIDER	845	1988-70	8.000	SPA ITALIA				4 RUNNER TD (II SERIE)	2882	1996-03	5.000
213/216	1342-1588	1984-89	750	SIMCA/TALBOT FRANCIA				TIPO 23/23S - 20 HP TOP/BERL.	2724	1920-25	35.000	RAV 4 3P/5 P/CABRIO	1998	1994-00	2.000
2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000	6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	TIPO 24S - 40 HP TOP/BERL.	4426	1920-26	65.000	CELICA	1587-1998	1985-89	1.500
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.500	6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	SSANGYONG COREA DEL SUD				CELICA CABRIOLET	1998	1986-89	3.000
2600/2600S (SDI)	2987	1977-86	2.000	5 B CV	569	1936-48	8.000	KJ KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	CELICA TURBO 4WD	1998	1986-89	3.500
3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000	8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	MUSO	2295-3199	1995-03	2.000	CELICA 2.0 2.0 GT	1998	1989-93	1.500
3500 VBS/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000	ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	MUSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	CELICA CABRIOLET II SERIE	1998	1989-93	3.000
3500 WANDEN PLAS (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500	ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	STANDARD GRAN BRETAGNA				CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR	1998	1989-93	5.000
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500	ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.500	VANGUARD II/VIII	2088	1948-63	5.000	CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR 4WD	1998	1993-99	6.000
2400 SD TURBO (SDI)	2983	1982-86	1.000	ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	EIGHT	803	1953-59	3.500	MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	1.500
820/825	1996-2494	1986-93	1.000	VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500	TEN	948	1954-61	4.000	MR2 II SERIE	1998-2164	1992-99	3.000
827 S/SL/STERLING/VITESSE	2675	1988-93	1.000	ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	STEYR PUCH AUSTRIA				MR2 IV SERIE	1794	1994-03	1.500
827 FAST BACK VITESSE	2675	1988-93	1.000	1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1981-72	2.000	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500	SUPRA 20 24V	1988	1988-91	3.000
214 S/SL/SLT/16V	1396	1989-93	1.000	1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	SUPRA 20/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
216 GS/GTI 16V	1590	1989-93	1.000	1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	700 C	643	1961-68	6.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	3.000
216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1990-93	1.500	1000 (TUTTI I MODELLI)	987-1118	1973-78	1.500	700 E	643	1963-66	6.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	3.000
216 DIESEL/TURBO	1769-1905	1993	1.000	1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	HAFLINGER	643	1958-75	10.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1996-03	6.000
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500	1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1996-03	4.000
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000	1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	SUBARU GIAPPONE				RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000	1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	RAV 4 3P/5P TD II			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
2000 MKII/MK2/TC	1998	1963-77	3.000	VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	3.000	JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000	340/380 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	1.000
2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500	VICTOR 1800/2300 (FE) / VX4-90	1759-2279	1972-78	2.000	JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750	360 DIESEL	1596	1984-89	1.000
SPITFIRE 4	1147	1962-64	8.000	VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500	480 ES	1721-1998	1986-93	1.500
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	7.000	VENTORA	3294	1968-72	3.500	JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500	480 TURBO	1721	1988-95	2.000
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	8.000	VENTORA II	3294	1972-76	3.000	JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750	440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-93	1.000
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	440 TURBO	1721	1988-93	1.500
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	7.000	VNA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000	TYP 183 LTS	1714	1979-82	5.000	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-93	1.000
STAG	2997	1970-77	12.000	VNA BRABHAM	1159	1967-70	5.500	SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
GTE COUPE MKI	1998	1966-68	8.000	VNA GT	1975	1968-70	5.000	SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
GTE 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 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
GTE COUPE MK III	1998	1971-73	8.000	FIRENZA	1159-2279	1971-73	2.000	SCIROCCO GLI/GT/GT 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
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	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500	MAGNUM	1759-2279	1973-77	2.000	PASSAT II SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000	VENTURI FRANCIA				PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
DOLMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000	VENTURI	2458-2849	1986-93	9.000	PASSAT III SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500	VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	11.000	PASSAT III SERIE D/TURBO	1588	1981-88	1.000	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000	ATLANTIQUE 300/400 GT	2946-2957	1994-01	12.000	PASSAT III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-93	1.000	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500	VOLKSWAGEN GERMANIA				PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1588-1896	1988-93	1.000	264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750	TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	22.000	PASSAT III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-93	1.000	265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
TVR GRAN BRETAGNA				TYP 82E/82 SS	985-1131	1941-45	25.000	PASSAT III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-93	1.000	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	28.000	PASSAT III S. 60GVAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
GRIFTH	4727	1962-67	25.000	TYP 186 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	30.000	PASSAT IV S. 2.3V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
VXEN	1588-1798	1967-70	14.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	14.000	PASSAT IV S. 2.3V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT IV S. 2.8V6 30V	2771	1996-03	1.500	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
TASMIN	1983-2792	1980-88	16.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	6.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	740 SW	2316	1985-90	1.000
280/350/390/400/420/430	2792-4441	1980-91	18.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	5.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	MAGGIOLINO 1300	1285-1493	1965-67	5.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	740 TURBO 18V SW	1986	1989-90	1.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500	PASSAT IV S. 2.8V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	4.500	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-93	1.500	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1985-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	CORRADO 2.0 VR6	2861	1990-95	2.000	760 GLE QTD	2383	1982-87	1.000
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
GRIFTH 500	4997	1990-92	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	13.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
CHIMAERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	10.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	760 GLE QTD SW	2383	1985-87	1.000
TUSCAN'S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	8.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	760 GLE UMOSINE	2849	1986-87	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 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
UAZ RUSSIA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	1500/1300 S	1493	1961-65	3.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	760 GLE TURBO (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
UMM PORTOGALLO				1500/1300 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	1800 L/LT	1584	1965-73	3.500	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA				411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	15.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 GLE TURBO SW (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1969-64	7.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	NEW BEETLE	1380-1984	1988-03	2.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
4 LITRI BERUNA	3993	1960-68	13.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	NEW BEETLE 2.3V5	2324	2000-03	3.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	KARMANN GHIA/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	NEW BEETLE RSi	3189	2000-02	10.000	780 V6	2438-2849	1985-90	3.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1982-93	1.000	960 2.0i TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
VAUXHALL GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO	1192	1968-78	4.500	VENTO D/TD	1896	1982-93	1.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
25 HP	3969	1921	28.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	8.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	960 2.9i 24V	2922	1990-96	2.000
14/40	2297	1921-27	18.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	960 2.0i TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
23/60	4000	1922-26	20.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
30/98	4224	1922-26	30.000	PESCAIOCA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	960 2.9i 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
25/70	3680	1926-28	20.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	PHAEON 4.2 V8	4172	2003	5.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-93	1.500
20/60	2762-2916	1927-30	25.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-93	2.000
CADET	2048	1931-33	12.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	850 GLE GLT	1984-2435	1991-93	1.000
80	3317														

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

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa															
Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro				
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1939-50	8.000	642N/2N6N/8R	6650	1955-58	4.000	170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500				
800	8725	1940-50	10.000	642T2/T8	6650	1955-58	4.800	170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800				
450/455	6330	1950-59	6.000	642N/5N/6SR	7298	1959-63	3.500	190.35	17174	1980-84	1.500				
900/950	8725	1950-58	9.500	642T85	7298	1959-63	4.200	190.38	17174	1980-84	1.800				
MILLE	11050	1958-65	3.000	639 N2/N3 (CMVLE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800				
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.26	13798	1980-84	2.500				
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	671N/2N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500				
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000				
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000				
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T2	10676	1956-61	4.200	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000				
ASTRA ITALIA															
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682N3	11548	1962-84	2.500	300 PC	13298	1975-80	1.300				
BM25	19560-17174	1972-80	1.000	682T3	11548	1962-84	3.000	190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800				
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	C40/C50	4678	1958-60	2.000	330.26	17174	1980-84	1.500				
VISCONTI/SCALIGERO II II SERIE	4397	1959-68	1.500	682N4	11548	1970-84	2.000	330.35	17174	1980-84	1.600				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	682T4	11548	1970-84	2.400	LANCIA ITALIA							
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	3RD 464/564	6875	1938-47	12.000				
BEDFORD GRAN BRETAGNA															
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	690N/N1/N2 3 ASSI - 690T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESAR	6875	1942-46	11.000				
BIANCHI ITALIA															
MILES/CMS	4939-4847	1934-52	8.000	690N/3 4 ASSI	11548	1961-68	4.800	ESATU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000				
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N/3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.000	ESATU 864A	8864	1955-57	13.000				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	690N/4/T4	9619	1969-71	3.000	ESATU B 503	8864	1956-62	6.000				
FILARETE	5319	1951-56	2.800	1300 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500				
AUDAX	5319	1951-56	3.500	618N/N1	2693	1965-67	1.300	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000				
CITROËN FRANCIA															
H/11Y	1628-1911	1948-81	1.500	618N/2/N3	3455	1967-77	800	JOLLY	1090	1959-63	1.500				
H/11Y DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500				
FIAT ITALIA															
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000				
15TER	4388	1913-22	10.000	645/650/662 I SERIE (N/N1)	4678	1960-68	800	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600				
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	645/650/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA/ESAG E 519 TR,4 ASSI	10521	1966-68	3.200				
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000				
621	2516	1930-35	8.000	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1968-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600				
621/621N	4580	1934-39	10.000	693N/T	12883	1968-70	2.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000				
632N/633N	5540	1931-37	12.000	238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402 TRATT,4 ASSI	9469	1967-75	2.400				
634N (II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000				
626N	5750	1939-47	5.000	691N/T	13798	1970-73	2.200	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA							
696N/N7	9365	1939-47	8.000	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	150 D14	9500	1960-73	1.000				
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500				
640N	6032	1948-52	4.500	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800				
680N	10170	1948-52	7.000	242	2498	1975-82	500	MAN GERMANIA							
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	FORD EUROPA				F8 PONTON	11413	1956-69	1.000				
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	TAUNUS TRANSIT	1498	1962-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900				
642N	6650	1952-55	4.200	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	MERCEDES GERMANIA							
642T	6650	1952-55	5.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800				
ISOTTA FRASCHINI ITALIA															
D85	5800	1937-46	8.000	IVECO ITALIA				LPI SERIE (ECCETTOL P333)	4580-10810	1950-65	1.700				
D80	7300	1937-46	12.000	40	3455	1970-76	800	LPI333	10810	1958-61	3.000				
IVECO ITALIA								LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500				
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000	L319	1767	1956-69	1.200				
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	60N	10170	1948-52	7.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800				
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200				
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	615N1	1385-1901	1960-68	1.500	OM ITALIA							
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	642N	6650	1952-55	4.200	TITANO 137	11540	1937-45	35.000				
LANCIA ITALIA															
3RD 464/564	6875	1938-47	12.000	642T	6650	1952-55	5.000	TAURUS	5320	1939-47	7.000				
ESAR	6875	1942-46	11.000	OMT ITALIA				SPA ITALIA							
ESATU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500	38R	4053	1936-46	10.000				
ESATU 864A	8864	1955-57	13.000	PEUGEOT FRANCIA											
ESATU B 503	8864	1956-62	6.000	J7/J9	1468-2304	1965-89	800	VIBERTI ITALIA							
ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	RENAULT FRANCIA								BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100	VOLVO TRUCKS SVEZIA							
JOLLY	1090	1959-63	1.500	SCANIA SVEZIA								F88	9602	1965-77	2.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	110	11020	1969-76	2.100	F89	11979	1970-77	2.000				
ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	140	14180	1969-76	2.500	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500				
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600	86	7790	1976-81	1.300	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700				
ESAGAMMA/ESAG E 519 TR,4 ASSI	10521	1966-68	3.200	111	11020	1976-81	1.500	VALUTAZIONI IN CRESCITA • VALUTAZIONI IN DISCESA							
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	141	14180	1976-81	2.000								
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	82	7790	1981-88	1.000								
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	112	11020	1981-88	1.200								
ESADELTA C 402 TRATT,4 ASSI	9469	1967-75	2.400	142	14190	1981-88	1.500								
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	142T	14190	1981-88	2.000								

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				CADILLAC				CHEVROLET							
AMBASSADOR		1966-74	4.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	4.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	70.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6.000
JAVELIN		1968-70	6.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	6.000	ELDORADO COUPÉ		1959	25.000	STATION WAGON		1946-48	16.000
AMX		1968-70	8.500	RIVIERA		1963-73	8.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	40.000	CONVERTIBILE		1946-54	18.000
HORNET		1970-75	3.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	10.000	CONVERTIBILE		1961-64	17.000	STATION WAGON		1949-58	8.000
GREMLIN		1971-78	3.000	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	8.000	COUPÉ		1949-54	9.000
PACER		1975-80	5.000					LIMOUSINE		1961-74	10.000	CORVETTE	(C)	1953	100.000
EAGLE		1981-87	4.000					CONVERTIBILE		1965-70	13.000	CORVETTE	(C)	1954-55	75.000
BUICK				BERLINA 4 PORTE		1946-52	12.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	9.000	BERLINA 2/4 PORTE	6 OL -20%	1955-60	7.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	8.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	13.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	COUPÉ	IN+50% 6 C-20%	1955-57	15.000
CONVERTIBILE		1946-60	25.000	COUPÉ		1946-52	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	4.000	CONVERTIBILE		1955-57	36.000
STATION WAGON		1946-49	20.000	CONVERTIBILE		1946-58	30.000	LIMOUSINE		1975-89	6.500	NOMAD		1955-57	18.000
STATION WAGON		1950-74	5.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	11.000	SEVILLE SLS/STS		1994-01	3.000	CORVETTE	(C) IN+50%	1956-60	65.000
SKYLARK		1953	65.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	13.000	ELDORADO TC		1994-01	4.500	COUPÉ	6 OL -20%	1958-60	12.000
SKYLARK		1954	55.000	COUPÉ		1953-58	17.000	CHECKER				CONVERTIBILE		1958-60	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	12.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4.000	CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.000	ELDORADO COUPÉ		1954-58	50.000	MARATHON OTTO CILINDRI		1965-70	5.000	CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8.000
CONVERTIBILE		1961-74	10.000	BERLINA 4 PORTE		1955-58	22.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4.500	BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	3.500
				LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	15.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	5.500	COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	8.000
				COUPÉ		1959-60	18.000					CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	12.000

I Raccoglitori di

RUOTECLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche. Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

Ogni Raccoglitore

€14,90

ORDINALI SUBITO!

► Telefona al Nr. **02 57316431**

► OPPURE SE PREFERISCI COLLEGATI AL SITO INTERNET

<http://store.edidomus.it>



Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	55.000	COUPE		1957-58	5.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	PLYMOUTH			
CORVIR TURBO		1962-66	6.000	CONVERTIBILE		1957-58	20.000	COUPE		1961-83	3.500	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	5.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	3.000	STATION WAGON		1957-58	4.500					STATION WAGON		1946-50	10.000
CORVETTE	(C2) IN BIG BLOCK+50%	1963-67	55.000	BERLINA 4 PORTE		1958-59	4.000	KAISER				CONVERTIBILE		1946-56	12.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN BIG BLOCK+50%	1963-67	80.000	COUPE		1958-59	4.500	BERLINA/COUPE		1947-55	4.000	STATION WAGON		1951-56	5.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	3.500	CONVERTIBILE		1958-59	15.000	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	FURY COUPE		1966	15.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7.000	STATION WAGON		1958-59	4.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	9.000	FORD				LINCOLN				STATION WAGON		1957-60	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	8.000	T TOURING		1928-27	20.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	15.000	COUPE		1957-60	10.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	14.000	T SEDAN/COUPE		1928-27	15.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	35.000	CONVERTIBILE		1957-60	20.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	5.000	A SEDAN/COUPE		1927-32	15.000	2/4 PORTE		1949-55	12.000	FURY COUPE		1957-58	25.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	8.000	A PHAETON		1927-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	25.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	7.000	A ROADSTER		1927-32	27.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	9.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	4.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	14.000	V8 SEDAN/COUPE		1932-34	18.000	CONVERTIBILE		1956-60	25.000	STATION WAGON		1961-74	4.000
CAMARO 2 ZB	RS/SS+20%	1967	25.000	V8 PHAETON		1932-34	27.000	CONTINENTAL COUPE		1956-57	17.000	CONVERTIBILE		1961-70	10.000
CAMARO 2 ZB	BIG BLOCK+20%	1968-73	18.000	V8 ROADSTER		1932-34	50.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	6.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.000
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	16.000	V8 STATION WAGON		1934-42	28.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.000	BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	4.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	24.000	V8 COUPE		1935-42	15.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	8.000
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	15.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	45.000	BERLINA		1977-89	3.500	ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	15.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	8.000	LIPOUSINE		1977-89	5.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	20.000
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	9.000	STATION WAGON		1946-51	20.000	COUPE		1977-89	4.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	35.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	4.500	COUPE		1946-51	10.000	MERCURY				BARRACUDA COUPE		1970-74	8.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	CONVERTIBILE		1946-51	25.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	7.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	11.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	60.000	BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	9.000	CUDA COUPE	40+50%+HEM+150%	1970-71	20.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	4.000	STATION WAGON		1946-48	20.000	CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	30.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	CONVERTIBILE		1946-51	24.000	PONTIAC			
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000	HARDTOP		1954-56	14.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-02	15.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1955-57	30.000	STATION WAGON		1949-51	20.000	CONVERTIBILE		1946-52	20.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-02	20.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1957-59	23.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.000	STATION WAGON		1946-52	25.000
CORVETTE COUPE 50' ANNIV.	(C5)	2002	18.000	THUNDERBIRD COUPE		1959-60	10.000	CONVERTIBILE		1952-59	20.000	COUPE		1949-52	9.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002	22.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1959-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	3.500	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	5.000
				CONVERTIBILE		1960-72	10.000	STATION WAGON		1960-74	4.000	COUPE		1953-60	10.000
CHRYSLER				FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3.000	CONVERTIBILE		1960-70	12.000	CONVERTIBILE		1953-60	20.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7.000	FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	5.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.500	STATION WAGON		1953-60	5.000
CONVERTIBILE		1946-56	25.000	FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	7.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	8.000	SAFARI		1955-57	12.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	70.000	THUNDERBIRD COUPE		1961-66	9.000	COMET/CYCLONE		1963-70	5.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	50.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	45.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1961-66	13.000	COUGAR COUPE		1967-73	6.000	BONNEVILLE COUPE	IN+20%	1958	20.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	35.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	10.000	COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	9.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	4.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1950	60.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	12.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	14.000	COUPE		1961-74	5.000
300 COUPE		1955-61	30.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	18.000	METROPOLITAN				CONVERTIBILE		1961-75	10.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	3.000	COUPE		1954-62	5.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	4.500
COUPE		1957-61	12.000	FAIRLANE GT COUPE		1966-74	6.000	CONVERTIBILE		1954-62	9.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	6.000
CONVERTIBILE		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	11.000	OLDSMOBILE				GRAND PRIX COUPE		1962-66	8.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	3.500	THUNDERBIRD 4 PORTE		1967-70	4.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	5.000	GTO COUPE		1964-67	18.000
COUPE		1962-74	5.000	THUNDERBIRD COUPE		1967-76	6.000	STATION WAGON		1946-60	5.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	22.000
CONVERTIBILE		1962-70	14.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1968-73	9.000	COUPE		1946-60	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
300 H/J/K/L		1962-65	15.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1968-73	10.000	CONVERTIBILE		1946-60	30.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.000
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1968-73	15.000	CONVERTIBILE		1946-60	30.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	10.000
300 HURST COUPE		1970	8.000	MUSTANG COUPE 428/429		1968-73	11.000	FIESTA CONVERTIBILE		1963	55.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	10.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG FASTBACK 428/429		1968-73	13.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.000	FIREBIRD COUPE		1967-81	9.000
				MUSTANG CONVERTIBILE 428/429		1968-73	18.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	3.500	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	16.000
DE SOTO				MUSTANG BOSS 429		1969-70	45.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	5.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	5.000
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1946-56	4.000	MUSTANG BOSS 302		1969-70	25.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	4.000	GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	10.000
CONVERTIBILE		1946-56	22.000	MUSTANG BOSS 351		1971	20.000	COUPE		1961-74	5.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	20.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	6.000	MUSTANG COUPE		1974-78	3.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	TRANS AM		1969	25.000
COUPE		1957-60	10.000	THUNDERBIRD COUPE		1977-82	4.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	15.000	TRANS AM		1970-73	15.000
CONVERTIBILE		1957-59	27.000	MUSTANG COUPE		1979-89	2.500	STARFIRE COUPE		1962-63	11.000	TRANS AM		1974-81	6.500
ADVENTURER COUPE		1957-59	25.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE		1983-88	3.500	JETFIRE TURBO		1962-63	4.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	60.000					442 COUPE		1965-69	9.000	SHELBY			
				FRAZER				442 CONVERTIBILE		1965-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1965	65.000
DODGE				BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	TORONADO COUPE		1966-70	22.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1966	55.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	4.000	CONVERTIBILE		1947-51	20.000	HURST OLDS		1968-69	13.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1967-70	35.000
CONVERTIBILE		1946-56	12.000	HENRY J/ALLSTATE				442 COUPE		1970-72	15.000	MUSTANG GT 500 COUPE		1967-70	45.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CL-20%	1957-60	6.000	BERLINA 2 PORTE		1947-53	5.000	442 CONVERTIBILE		1970-72	23.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	75.000
COUPE	D 500+20%	1957-60	10.000					RALLYE 350		1970	10.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	55.000
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	30.000	HUDSON				TORONADO COUPE		1971-78	11.000				
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	4.000	BERLINA		1946-57	8.000	442 COUPE		1973-75	7.000	STUDEBAKER			
COUPE		1961-74	6.000	COUPE		1946-57	10.000	TORONADO COUPE		1979-85	7.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	5.000
CONVERTIBILE		1961-70	10.000	CONVERTIBILE		1946-57	25.000			1988-90	6.000	CONVERTIBILE		1946-52	18.000
CORONET RT/SUPER BEE	HEM+50%	1965-71	15.000	IMPERIAL				BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.000	COUPE		1953-55	8.000
CHARGER		1966-74	8.000	BERLINA		1946-61	7.000	LIPOUSINE		1946-50	12.000	HAWK		1955-61	8.500
CHARGER RT	HEM+50%	1968-71	20.000	LIPOUSINE		1946-61	7.000	CONVERTIBILE		1948-56	25.000	LARK 2/4 PORTE		1959-63	5.000
CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	50.000	COUPE		1951-61	9.000	CONVERTIBILE		1951-56	12.000	LARK CONVERTIBILE		1960-63	7.000
CHALLENGER COUPE		1970-74	7.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	COUPE		1953-56	40.000	DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	7.000
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	16.000	CONVERTIBILE		1957-61	25.000	CARIBBEAN CONVERTIBILE		1957-58	7.000	AVANTI		1963-64	20.000
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	14.000	Ghia LIPOUSINE		1957-61	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1958	15.000	AVANTI II COUPE		1965-91	12.000
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	4.000	HAWK				AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	18.000
												AVANTI II BERLINA		1991	10.000
EDSEL															
BERLINA 4 PORTE		1957-58	4.500												

COMPILARE PER PRIVATI**RUOTECLASSICHE**

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		

MARCA★

MODELLO*

ANNO★

COLORE★**VISIBILE A***

TELEFONO*

PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento
GRATUITO

COMPILARE PER COMMERCianti

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		

MARCA★

MODELLO*

ANNO★

COLORE★**VISIBILE A***

TELEFONO*

PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 1
MODULO 2

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Si ☐ Diners

Firma _____ N° _____ Scad. _____

Non è prevista la sola pubblicazione su Internet.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza.**
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento**, sono contraddistinti da un quadratino rosso (■).
- I privati hanno diritto a un **inserzione gratuita** (modulo 1 da 96 battute). A pagamento: il modulo doppio (232 battute). La foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprenditive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra**.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola**. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a fine marzo) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio.** I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio.
- **Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.**
- Le fotografie inviate **non saranno restituite.** È necessario inviare **nuovamente** la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 1993**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2003**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
**EDITORIALE DOMUS - UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZUCCOLI, 1/3 20089
ROZZANO (MI).**

Al sensi dell'art. 136/196/2003, per la protezione dei dati personali, informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 della L. 196/2003, potrà quindi richiedere ai suoi data manager l'accesso, la rettifica, l'aggiornamento, la cancellazione, la integrazione e la cancellazione. Se ritiene che i nostri trattamenti non rispettino gli estremi, la cancellazione o il blocco, Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/2472421.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



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.

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