

# RUOTECLASSICHE



*La regina  
delle nevi*

## **MINI COOPER**

### **MERCATO**

I PREZZI AGGIORNATI  
DI OLTRE **6500 MODELLI**  
FINO AL 1994

### **REPLICHE**

**JAGUAR D TYPE**  
**AC COBRA**  
**PORSCHE 550 RS**

### **ABBIAMO GUIDATO**

**JAGUAR 2,4 LITRE**  
**RENAULT 8 MAJOR**  
**AUSTIN A40 SOMERSET**



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1950 ALFA ROMEO 6C 2500SS Villa d'Este**

**PORTFOLIO CLIENTI** 1924 Alfa Romeo RL Targa Florio (dalla collezione del Conte Lurani)  
1936 Talbot-Lago T150C Spécial Roadster ● 1939 Alfa Romeo 6C 2500 Sport *Berlinetta* by Touring  
1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia ● 1949 Cisitalia 202 *Berlinetta*  
1951 Aston Martin DB2 Vantage ● 1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby)  
1966 Austin Healey Le Mans prototipo (ex-Works Sebring 12 Ore/Le Mans 24 Ore)  
1967 Ferrari 275GTB/4 (ex-Roman Polanski) ● 1992 Ferrari F40 (unico proprietario)  
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](http://WWW.KIDSTON.COM)**



38



52



60

**Terza al "Montecarlo"**  
Dopo un restauro durato la bellezza di 17 anni, è tornata alle condizioni d'origine una delle quattro Morris "Mini Cooper S Mk II" preparate per il Rally di Montecarlo del 1968, dove arrivò prima di classe e terza assoluta. Servizio a pag. 80.

**AUTOMOBILI**

**Regine del passato**  
Alfa Romeo "6C 2300B Lungo" 1938:  
*Una Castagna sprecata*

8

**Impressioni**  
Renault "8 Major" 1968:  
*Ho fatto Bingo*  
Austin "A40 Somerset" 1952:  
*Fumo di Londra*  
Jaguar "2.4 Litre" 1958:  
*Risalire alle origini*

38

96

124

**La prova di Quattroruote**  
Renault "8 Major":  
*Motore più grande, consumo minore*

46

**La storia**  
Record Mercedes "190E 2.3 16":  
*Dieci giorni a 250 all'ora*  
24 Ore di Le Mans 1965:  
*Edward Hugus, clandestino a bordo*

48

58

**Nate per correre**  
Ferrari "250 LM" 1964:  
*Dopo 50 anni fa il record*

52

**Repliche**  
Factory Five 2003 - Realm Engineering 1982 -  
Technic 1987:  
*Se ti accontenti della copia...*

60

**Youngtimer**  
Alfa Romeo "156 GTA" 2002-2005:  
*Muscoli d'acciaio*

70

**Protagoniste**  
Morris "Mini Cooper S MK II" Rally  
di Montecarlo 1968: *Partecipazione ufficiale*

80

**Guida all'acquisto**  
Morris "Mini Cooper S" ex Works:  
*Andare ai raduni in divisa da rally*

86

**Depliant**  
Opel serie "P1" 1957:  
*In Germania è Rekord*

118

**STORIA E COSTUME**

**Anniversari**  
*Che ti ricorda il quattro?* 88  
**Interviste**  
Piero Ferrari: *Io ci metto la firma* 104

**TUTTOCLASSICO**

**Veicoli commerciali**  
Ford "Taunus Transit 1250" 1963:  
*Saranno famosi* 76

**MERCATO**

**Vendite all'asta**  
Lincoln "Indianapolis Exclusive Study" 1955 110  
Auburn "Twelve Custom Speedster" 1933 112  
Plymouth "Road Runner Superbird" 1970 113  
Aston Martin "DB2/4 Mk II Supersonic" Ghia 1956 114  
Ford "Dick Flint Roadster" 1929 115  
FMR "TG 500 Tiger" 1960 116  
**Il polso del mercato**  
*Sono ventenni ma non attraggono* 133  
**Vendo&Compro**  
*Un ponte fra la domanda e l'offerta* 134  
**Quotazioni**  
*Dieci gradi di valore* 154  
*I prezzi dei veicoli industriali e commerciali* 171  
*I prezzi delle auto americane* 172

**RUBRICHE**

**Editoriale**  
*Exodus* 5  
**Flashback**  
*Il campione con le ruote storte* 6  
**Fatti e persone** 14  
**Appuntamenti con le storiche** 30  
**Posta** 32  
**Le auto dei lettori**  
*Arrivò "Flavia" e rimase per sempre* 36  
**Indice 2013**  
*Siamo arrivati a 300* 174

# MADONNA DI CAMPIGLIO 23.24.25.26 GENNAIO 2014



Vesco '13



di Raffaele Laurenzi

# EXODUS

**U**n pezzo alla volta, senza clamore, va all'asta la più bella collezione italiana di auto storiche. A chi appartenga ha poca importanza. Basti dire che si tratta di un imprenditore del Nord, uno dei tanti entrati nel mirino del fisco e della magistratura. Ciò che importa è il calibro delle vetture: più di venti Ferrari, tra cui "250 GT Spider California SWB", "GTO"; Maserati "Mistral", Mercedes-Benz "300 SL", Lancia "Aurelia B24", Porsche e Aston Martin varie e altre ancora, per un totale di una quarantina, forse una cinquantina di macchine da sogno, alcune delle quali hanno spuntato o spunteranno prezzi milionari.

Ci sarebbe piaciuto che quelle macchine, o almeno parte di esse, fossero rimaste in Italia, per rivederle passare alla Mille Miglia e al "Nuvolari" pilotate da appassionati italiani. Invece, alla spicciolata, stanno prendendo altre strade, che le portano in Paesi lontani come Stati Uniti, Germania, Russia o chissà dove, destinazioni dalle quali non faranno più ritorno, perché il declino del nostro Paese, martoriato da decenni di malgoverno e la sua emarginazione dalle nazioni che contano indicano un processo ormai irreversibile che travolge tutte le attività, compreso l'hobby di possedere e restaurare auto d'epoca.

Il caso raccontato è il più "toccante" per noi appassionati, ma non si pensi che il fenomeno

dei compratori stranieri riguardi soltanto pezzi di alto collezionismo: lo shopping nei garage italiani coinvolge anche altre vetture, come le Lancia "Stratos", le Dino e le Alfa Romeo "Montreal" (qui sotto le ultime "partenze", alcune delle quali eccellenti). A volte si nota la rapida e sospetta rarefazione persino di alcuni modelli popolari o di valore collezionistico modesto, in particolare Alfa Romeo.

L'Italia è sempre stata una nazione esportatrice di opere d'arte. Fino a pochi anni fa, si trattava di reperti archeologici, quadri, libri rari... Adesso anche di automobili storiche. Intendiamoci, si tratta di esportazioni legali, perché riguardano beni privati non vincolati. Tuttavia spiace sapere che il patrimonio automobilistico storico, complice la crisi economica, vada ad arricchire collezioni dislocate in Paesi lontani che spesso non hanno neppure un briciolo di storia automobilistica.

Tutto ciò si verifica nell'indifferenza generale. Non potrebbe essere diversamente: il nostro inutile Parlamento, incapace di affrontare i problemi enormi del Paese, figurarsi se ha tempo da perdere con simili bagatelle. Peccato però, perché sarebbe bastato poco per limitare la fuga delle "storiche". Sarebbe bastato non spaventare gli appassionati creando un clima di caccia alle streghe dell'evasione fiscale. **R**

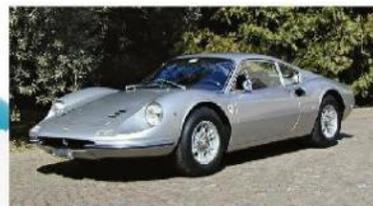
## Negli Stati Uniti



Ferrari "250 Europa"



Ferrari "750 Monza"



**In Oriente**  
Dino "246 GT" ad Hong Kong

## Nel Nord Europa



BMW "Z8"  
in Francia



Alfa Romeo "Montreal"  
in Francia



Alfa Romeo "6C 2500"  
in Germania



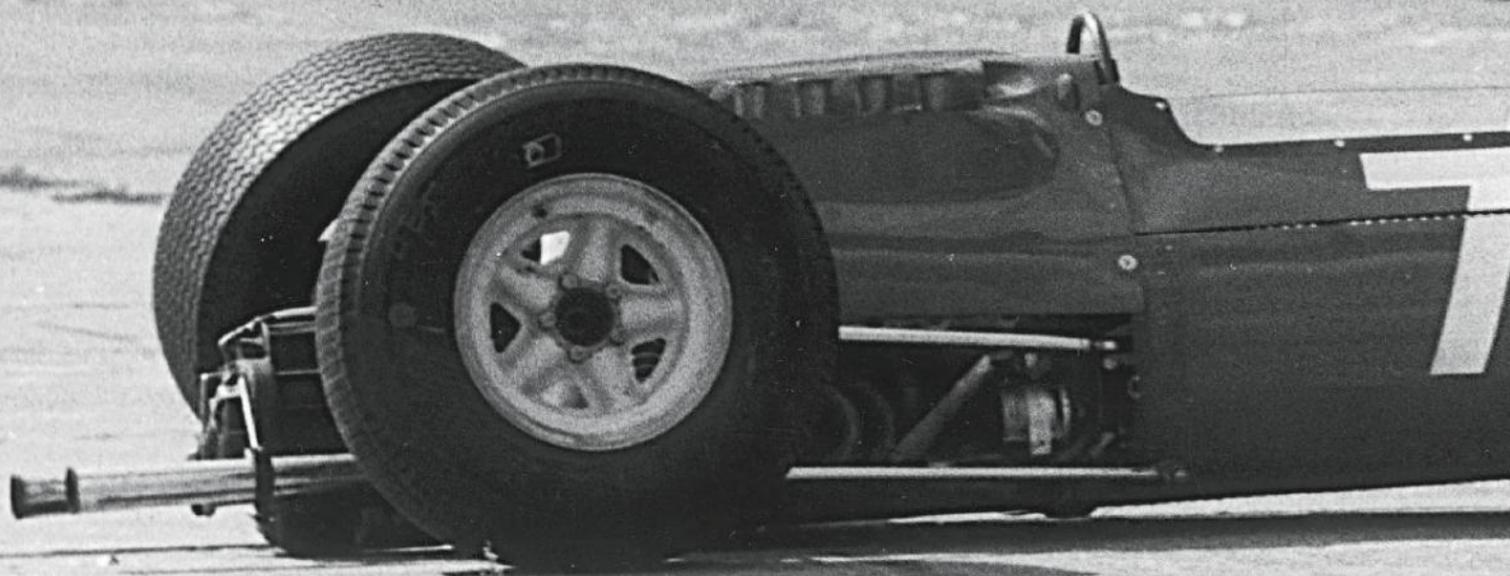
Cisitelia "Spyder Nuvolari"  
in Olanda



Lamborghini "Miura"  
in Germania

di Dario Tonani

# IL CAMPIONE CON LE RUOTE STORTE



**G**ran Premio d'Austria, Zeltweg 23 agosto 1964, settima gara della stagione: John Surtees, su Ferrari "158", prende la testa della corsa al secondo giro. Soltanto la Brabham-Climax "BT7" dell'americano Dan Gurney riesce a tenergli dietro, anche se il dominio del pilota britannico, a bordo dell'8 cilindri del Cavallino, appare evidente.

Al nono giro, però, la svolta di una corsa che in questa prima edizione si dimostrerà un'ecatombe, con soli 9 classificati su 20 partenti: in conseguenza delle vibrazioni dovute a un fondo stradale da percorso di guerra (il circuito è ricavato su una pista d'atterraggio militare in disuso da tempo), il controdado di un braccio della sospensione posteriore sinistra si rompe e la ruota s'incli-



na fino ad assumere un angolo di camber fortemente negativo (avete presente una donna con le ginocchia valghe?). "Big" John, che con una vittoria avrebbe il titolo a portata di mano con tre gare d'anticipo, scende sconcolato dalla monoposto, controlla che nessuno stia arrivando e si appresta ad attraversare il circuito.

I commissari accorrono per spingere la vettura a bordo pista e lasciare sgombra la zona dietro la curva. Nel frattempo Surtees si avvia verso i box per recuperare un martinetto e alcuni attrezzi, con l'intento di riavvitare la sospensione e portare la Ferrari dai meccanici, così da avere ancora il tempo di rientrare in gara e racimolare qualche punticino utile alla classifica. La sosta si rivela però ben più lunga del pre-

visto e il "fuori classifica" è inevitabile. Dan Gurney ha pista libera, ma è anche lui costretto ad abbandonare, spianando la strada alla prima e unica vittoria di Lorenzo Bandini in Formula 1. Il G.P. d'Austria, che vede il debutto assoluto nel grande Circus di un altro asso (Jochen Rindt), smuove di pochissimo la classifica dei piani alti, perché oltre a Surtees si ritirano anche il leader Graham Hill (BRM) e Jim Clark (Lotus).

A fine stagione Surtees vincerà il titolo con 40 punti, uno solo di vantaggio sul più regolare Graham Hill, che effettivamente ne aveva guadagnati 41, ma per il sistema degli "scarti" (vengono conteggiati soltanto i sei migliori risultati) deve lasciare sul campo i 2 punti di un quinto posto. ■

#### **Pit stop lontano dai box**

*Nella foto. Nono giro: "Big" John scende contrariato dalla sua Ferrari. Nell'altra pagina. Dopo aver recuperato ai box un martinetto e qualche attrezzo, Surtees riesce a riavvitare la sospensione e a portare la macchina dai meccanici perché la rimettano in sesto così da poter rientrare in gara. L'intervento però è più lungo del previsto e Surtees finisce fuori classifica.*

# *Una Castagna* **SPRECATATA**

Il tema della berlina ministeriale era impegnativo. Ma il carrozziere milanese poteva fare di meglio. Anche il motore bialbero deluse: la potenza non era all'altezza. Delle 246 prodotte ne restano solo due. La famiglia delle "2300B" nacque nel 1935; comprendeva anche le versioni sportive "Pescara" e "Mille Miglia"

di Luciano Greggio, foto di Roberto Carrer





**Linea banale, meccanica evoluta**  
**Nella foto.** Sotto l'aspetto imponente e austero si nascondeva una meccanica raffinata. Il telaio infatti montava per la prima volta in Casa Alfa avantreno e retrotreno a ruote indipendenti. Davanti venne scelto lo schema tipo Dubonnet (molle elicoidali racchiuse in contenitori cilindrici), mentre dietro si optò per il ponte pendolare con barre di torsione longitudinali progettato da Porsche. Inediti erano anche i freni idraulici.



*D*

elle 246 "6C 2300B" seconda serie allestite nel biennio 1938-39 su autotelaio "tipo Lungo" (passo 3250 mm) sembra ne siano sopravvissute solo due. La nostra (telaio numero 814279) è una di queste. Della sua storia si conosce poco o nulla; costruita nel 1938, venne immatricolata con targa NO 29559 il 22 marzo del 1939 e iniziò la sua esistenza come vettura per noleggio di rimessa con o senza conducente. Furono numerosi i proprietari che si avvicendarono negli anni (ben dieci fino al dicembre del 1971), una lista che finì nel novembre del 1995, quando la "814279" giunse nelle mani del noto collezionista milanese Corrado Lopresto, grande estimatore dell'Alfa Romeo.

La nostra seconda serie eredita, con poche modifiche, le numerose e profonde innovazioni introdotte sulla "B" prima serie che aveva esordito nel 1935. Rispetto alla "2300" del 1934, la "2300 B" vantava infatti un nuovo autotelaio con sospensioni a ruote indipendenti, schema che l'Alfa Romeo fu fra le prime Case europee ad adottare. L'a-

vantreno tipo Dubonnet (molle elicoidali racchiuse in contenitori cilindrici) recava la firma di Vittorio Jano, mentre al retrotreno si optò per il ponte pendolare con barre di torsione longitudinali progettato da Ferdinand Porsche. Una scelta poco felice in quanto questo tipo di sospensione posteriore, ove i pneumatici variavano continuamente l'angolo di appoggio sul terreno, si rivelò inadatto a garantire una tenuta di strada sicura. Non a caso furono in molti a rimpiangere il più semplice e sincero ponte rigido, che tornò ad essere impiegato su una vettura stradale nel 1950 con la "1900".

Altra innovazione di rilievo era l'impianto frenante con comando idraulico. Il motore della "B", pressoché identico a quello della "6C 2300", era un 6 cilindri di 2309 cm<sup>3</sup> da 76 CV, che saliva a 95 per la sportiva "Pescara" (due carburatori orizzontali monoblocco anziché singolo carburatore doppio corpo verticale), con monoblocco in ghisa e testa in lega leggera; il co- ➤

**Abitabilità ottimistica**

*Sopra. L'abitacolo può ospitare 6-7 persone: tre sul grande divano anteriore, due sul sedile posteriore e altre due sugli strapuntini ribaltabili. In realtà si viaggia comodi in quattro. Un divisorio di cristallo all'altezza del montante centrale separa nettamente l'abitacolo in due sezioni.*

*Nella foto. La tipica impostazione formale delle berline allestite da Ercole Castagna sui più prestigiosi autotelaio del tempo trova conferma nella "6C 2300B Lungo" 2ª serie.*

Le nuove sospensioni posteriori indipendenti progettate da Ferdinand Porsche non garantirono una buona direzionalità. Tutti rimpiansero il vecchio ponte rigido





**Un rullo per acceleratore**  
**Sopra.** Semplice il posto guida, dominato dalla plancia in legno, dove figurano i due grandi quadranti del contagiri e del tachimetro e pochi altri comandi ausiliari. La lunga leva del cambio di velocità intralcia l'abitabilità per tre persone sul divano anteriore. Si noti la pedaliera con il comando dell'acceleratore a rullino.

Nonostante la meccanica raffinata, la potenza massima era assai modesta: 70 cavalli. La vettura toccava a fatica i 120 km/h. La piccola "6C 1750" andava più forte

mando della distribuzione era a catena. La "6C 2300B" prima serie veniva proposta nelle versioni "Gran Turismo" e "Pescara" (entrambe con passo di 3000 mm), alle quali nel 1936 si aggiunse la "Turismo", un'austera berlina sei luci a 6/7 posti con passo allungato a 3250 mm e motore depotenziato a 70 CV.

Tale allestimento, sviluppato in collaborazione con la carrozzeria Castagna di Milano e concepito chiaramente per svolgere funzioni di apparato presso i ministeri e altri enti pubblici, fu costruito presso lo stabilimento del Portello in 78 esemplari nel biennio 1936-37.

I prezzi variavano dalle 50.500 lire della "6C 2300B Gran Turismo" (86 unità) alle 70.000 lire della "6C 2300B Pescara" (120 unità). Nel 1938 la Casa presentò la seconda serie, la quale benefi-

ciava di un generale affinamento della meccanica. In particolare spiccava il nuovo cambio con 3ª e 4ª marcia sincronizzate e 2ª, 3ª e 4ª a ingranaggi sempre in presa e silenziosi. Sulla trasmissione vennero introdotti inediti giunti elastici, mentre al ponte posteriore i cuscinetti a sfere lasciarono il posto a rulli conici sul pignone e sui supporti del differenziale. La gamma si componeva della versione "Corto" (passo 3000 mm, potenza 76 CV), "Lungo" (3250 mm, potenza 70 CV) e "Mille Miglia" (passo 3000 mm, potenza 105 CV).

Erede della "6C 2300 B Turismo", la "6C 2300B Lungo" del nostro servizio si distingueva per le due ruote di scorta alloggiata nei parafanghi anteriori ai lati del cofano motore (la "Turismo" prevedeva una sola ruota ospitata nella parte posteriore), soluzione adottata per aumentare l'abitabi-

**Difficile compromesso**  
*Nella foto. La forma tradizionale della carrozzeria tipo ministeriale esprime un non facile connubio fra i gradevoli parafanghi avvolgenti e il profilo squadrato del lungo abitacolo a sei luci, la cui linea di coda lievemente rastremata ospita un angusto vano bagagli.*



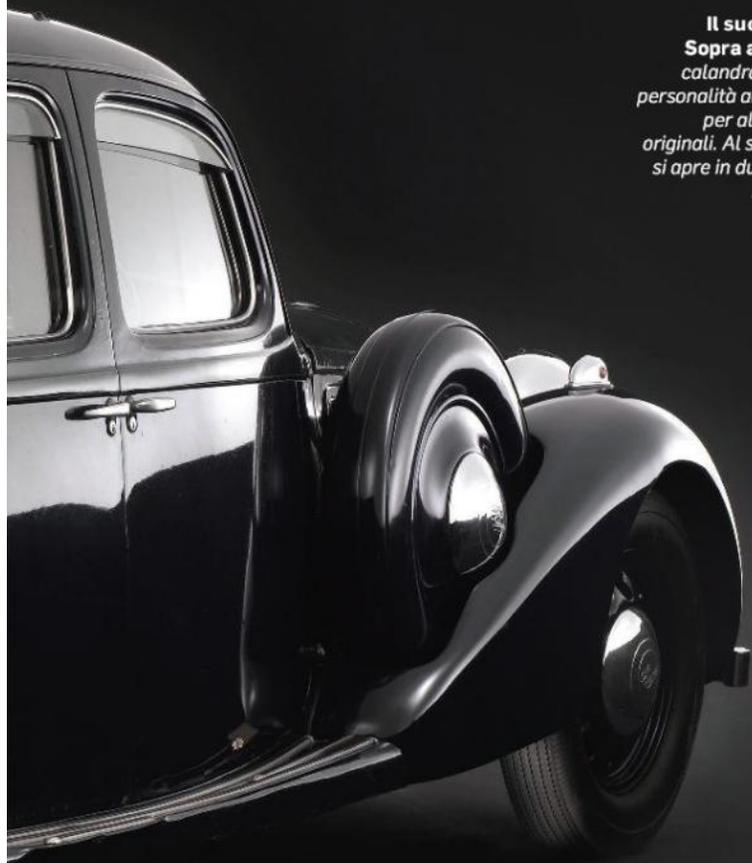


lità interna. Inoltre gli eleganti cerchi a raggi furono sostituiti da più banali cerchi forati in lamiera.

Il risultato di tali aggiornamenti fu una vettura stilisticamente appesantita e alla quale difettava senza dubbio il fascino proprio delle Alfa Romeo degli anni Trenta. Anche le prestazioni erano piuttosto deludenti, non in linea con la tradizione sportiva della Casa. Del resto i 70 CV del 6 cilindri "2300" non potevano essere sufficienti ad assicurare un comportamento brioso ad una mastodontica berlina che pesava a vuoto ben 1550 kg.

Occorre comunque considerare che la versione "Lungo" nasceva come auto ministeriale e di rappresentanza e quindi votata ad un incedere elegante e senza fretta. Il regime fascista dopotutto non aveva bisogno solo di entusiasmati vittorie sportive. R

**Il suo bello è la calandra**  
**Sopra a sinistra.** La classica calandra Alfa Romeo imprime personalità anche a questa berlina, per altri versi priva di spunti originali. Al solito, il cofano motore si apre in due sezioni longitudinali incernierate al centro.



**Peccato chiuderlo nel cofano**  
**A destra.** Tutta l'essenza della Casa del Portello è racchiusa nel 6 cilindri "2300" derivato da quello della "6C 1500 Sport" (1928-29), prima vettura di "serie" equipaggiata con un motore bialbero. Oggi una "6C 2300B Lungo" vale indicativamente 130.000 euro.

## CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea  
 Alésaggio 70 mm - Corsa 100 mm  
 Cilindrata 2309 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 6,75:1  
 Potenza 70 CV a 4400 giri/minuto  
 Valvole in testa  
 Distribuzione a doppio albero a camme in testa  
 Un carburatore verticale doppio corpo  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Frizione monodisco a secco  
 Cambio a 4 velocità (3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> sincronizzate)  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto al ponte 12/61  
 Pneumatici 6,00-18.

**Corpo vettura** Berlina 6/7 posti  
 Telaio a longheroni con traverse  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali racchiuse in contenitori cilindrici con ammortizzatori incorporati  
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, ponte oscillante, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori telescopici  
 Freni idraulici a tamburo  
 Sterzo a vite e rullo  
 Serbatoio carburante 65 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 3250 mm  
 Carreggiata ant./post. 1440/1460 mm  
 Lunghezza 5130 mm  
 Larghezza 1740 mm  
 Altezza 1730 mm  
 Peso a vuoto 1550 kg.

**Prestazioni** Velocità 120 km/h.



# LARGO ALLE NUOVE LEVE

**D**opo le "Fuoriserie" del 2013, a febbraio di quest'anno tocca a loro, "Le Youngtimer", protagoniste della nuova raccolta in quattro volumi "Il meglio di Quattroruote".

Le avevamo ammirate, nuove fiammanti, nelle vetrine dei concessionari a cavallo degli anni 80 e 90. Poi, a poco a poco, colpite dall'oblio tipico della nostra epoca di consumi "usa e getta", quelle stesse macchine si sono rarefatte e le poche che resistono sono spesso malmesse.

Per fortuna, vi sono le eccezioni. Per esempio, nei piccoli centri, di "ventenni" se ne vedono ancora

molte in circolazione. Alcune sono conservate con cura. Con un po' di fortuna e tanta pazienza (fa parte del gioco, no?) si riesce a trovare, per pochi soldi, la "Golf GTI" o la Jaguar "XJS" sempre tenute nel box e col contachilometri fermo a 50.000...

Ebbene, queste non sono più macchine "usate". Nel momento stesso in cui noi appassionati le andiamo a scovare per metterle al sicuro nei nostri garage, esse diventano "youngtimer". Sono loro le "nuove leve" del collezionismo, le macchine destinate ad alimentare, in un futuro neanche troppo lontano, il mercato dell'auto d'epoca e delle aste internazionali. In quella fase, le stesse macchine comprate oggi per quattro soldi spunteranno prezzi anche molto elevati, perché saranno più rare e ricercate.

La metamorfosi da "usato" a "youngtimer" e poi da youngtimer a "storica" non riguarderà tutti i modelli nella stessa misura. Quelli più esclusivi e rappresentativi della loro epoca, oppure capaci di suscitare emozioni forti, partono favoriti. Noi li abbiamo individuati e su di essi abbiamo concentrata la nostra attenzione quando li abbiamo raccolti nei quattro volumi "Le Youngtimer". Gli articoli che vi sono pubblicati, ricchissimi di informazioni, permettono di fare confronti e di valutare le prestazioni effettive. Essi costituiscono perciò la documentazione fondamentale per orientarsi nella scelta.

Il primo volume di "Le Youngtimer", 128 pagine, lo troverete in edicola allegato al numero di febbraio a solo 4,70 euro in più. La sola rivista potrà essere acquistata al solito prezzo di 5,20 euro.

**La "Testarossa"? Sembra ieri**  
Sotto. I quattro volumi coprono il periodo che va dal 1986 al 1992. Sulla copertina del primo volume, in edicola il mese prossimo, un'icona sportiva: la Ferrari "Testarossa". In basso a destra. All'interno, i dati rilevati con da Quattroruote, gli "spaccati", le schede tecniche.

**1** Galleria fotografica n. 1 febbraio 2014 € 7,77

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

1986-1992

# Le Youngtimer

Volume primo



Land Rover Range Rover Ferrari Testarossa Volkswagen Golf GTI 16V Saab 900 Turbo  
Peugeot 205 GTI Ferrari 328 GTS Ferrari 208 GTS Turbo Jaguar XJS 3.6 Alfa Romeo 75 Turbo  
Lancia Thema I.E. Turbo SW Volvo 740 Turbo Intercooler SW Autobianchi Y10 4WD  
Porsche 944 Turbo Porsche S BMW 735i Citroën BX19 GTi Jeep Cherokee Chief

**RUOTECLASSICHE**



**PEUGEOT "205 GTI"**



**UNA TECNICA UNICA**

**Febbraio**  
Land Rover/Range Rover - Ferrari Testarossa - Volkswagen Golf GTI 16V - Saab 900 Turbo - Peugeot 205 GTI - Ferrari 328 GTS/Ferrari 208 GTS Turbo - Jaguar XJS 3.6 - Alfa Romeo 75 Turbo - Lancia Thema I.E. Turbo SW/Volvo 740 Turbo Intercooler SW - Autobianchi Y10 4WD - Porsche 944 Turbo/Porsche S - BMW 735i - Citroën BX 19 GTi - Jeep Cherokee Chief

**Cabriolet da riscoprire**

A destra, dall'alto, Mazda "MX-5" e Alfa Romeo "Spider", protagoniste di un prova sul volume di aprite.

Sotto, La Mercedes "AMG 500 SL": la rivedremo tra le pagine dell'ultima uscita della serie, a maggio.



2 **Il meglio di QUATTORUOTE** 1986-1992

# Le Youngtimer

Volume seconde

Land Rover Range Rover - Alfa Romeo Quadrifoglio Verde - Ford Escort 1.6 RS Turbo - BMW M3 - Mercedes 190 2.3 - Lamborghini Jalpa P.350 GTS - Volvo 480 ES - Jaguar XJ6 2.9 - Jaguar Sovereign 3.6 - Ferrari Testarossa - Porsche 928 S4 - Lancia Thema 8.32 - Porsche 911 Carrera - Rolls Royce Silver Spirit - Subaru XT 4WD Turbo - BMW 720iL - Mercedes 560 SEL - Maserati 430 - Ford Sierra 2.0i 16V Cosworth - Cadillac Seville

**RUOTECLASSICHE**

3 **Il meglio di QUATTORUOTE** 1986-1992

# Le Youngtimer

Volume terzo

BMW 320i Touring - Rover 820 Si Fastback - Bentley Turbo - Mercedes 250 GD - Cadillac Allanté - Opel Kadett GSi Cabrio - Citroën XM - Renault 25 TXI - Audi Coupé - Audi 90 Quattro 20V - Land Rover Discovery - Lamborghini LM 002 - Toyota Land Cruiser L.J.-70 V - Alfa Romeo Spider - Mazda MX-5 - Mazda 323 4WD Turbo 16V - Alfa Romeo 164 6 Cilindri - Renault Espace

**RUOTECLASSICHE**

4 **Il meglio di QUATTORUOTE** 1986-1992

# Le Youngtimer

Volume quarto

Alfa Romeo 33 Permanent 4 - Fiat Panda 4x4 CLX - Citroën AX 14 4x4 - Autobianchi Y 10 4WD - Porsche 911 Turbo - Lancia Delta Integrate - Toyota Celica 4WD Turbo - Nissan Sunny RTI-R - Jaguar XJR-S - Mercedes AMG 500 SL 6.0 - Fiat Tipo GT - Volkswagen Golf GL - BMW 740i - Mazda RX-7 - Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4 - Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4 - Volkswagen Passat 2.0i Variant Syncro GLI - Chrysler Viper RT/10

**RUOTECLASSICHE**

**Marzo**

Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde/Ford Escort 1.6 RS Turbo - BMW M3 - Mercedes 190 2.3 - Lamborghini Jalpa P. 350 GTS - Volvo 480 ES - Jaguar XJ6 2.9/Jaguar Sovereign 3.6 - Ferrari Testarossa/Porsche 928 S4 - Lancia Thema 8.32 - Porsche 911 Carrera - Rolls Royce Silver Spirit - Subaru XT 4WD Turbo - BMW 720iL/ Mercedes 560 SEL - Maserati 430 - Ford Sierra 2.0i 16V Cosworth - Cadillac Seville

**Aprile**

BMW 320i Touring - Rover 820 Si Fastback - Bentley Turbo - Mercedes 250 GD - Cadillac Allanté/Opel Kadett GSi Cabrio - Citroën XM - Renault 25 TXI - Audi Coupé/Audi 90 Quattro 20 V - Land Rover Discovery - Lamborghini LM 002 - Toyota Land Cruiser L.J.-70 V - Alfa Romeo Spider/ Mazda MX-5 - Mazda 323 4WD Turbo 16V - Alfa Romeo 164 6 Cilindri - Renault Espace

**Maggio**

Alfa Romeo 33 Permanent 4 - Fiat Panda 4x4 CLX cat./Citroën AX 14 4x4 - Autobianchi Y 10 4WD - Porsche 911 Turbo - Lancia Delta Integrate - Toyota Celica 4WD Turbo/Nissan Sunny RTI-R - Jaguar XJR-S - Mercedes AMG 500 SL 6.0 - Fiat Tipo GT/Volkswagen Golf GL - BMW 740i - Mazda RX-7 - Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4 - Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4 - Volkswagen Passat 2.0i Variant Syncro GLI - Chrysler Viper RT/10

IL DORSO DI RUOTECLASSICHE

## ONORE ALLA SESSANTENNE CON LE ALI

Che cosa comparirà sul dorso dell'annata di Ruoteclassiche? Col passare dei mesi si sveleranno la Mercedes-Benz "300 SL" ("W198 I"), che fece il suo debutto sessant'anni fa, al Salone di New York del 1954, e Stirling Moss, che vinse la Mille Miglia del '55 con la "300 SLR". La "300 SL" era la versione stradale della coupé che nel 1952 aveva vinto la massacrante Carrera Messicana con l'equipaggio Kling-Klenk. La carrozzeria contraddistinta dall'apertura delle porte ad ala di gabbiano lasciò il pubblico incredulo di trovarsi di fronte a una sportiva prodotta in serie, sia pure limitata.

Ma anche il resto era all'avanguardia: l'auto disponeva infatti di un leggero telaio tubolare e soprattutto di un raffinato motore a 6 cilindri in linea di 3 litri da 215 CV. (F.G.)



312	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
311	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
310	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
309	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
308	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
307	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
306	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
305	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
304	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
303	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
302	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus
301	RUOTECLASSICHE	Editoriale Domus

DICEMBRE 2014
NOVEMBRE 2014
OTTOBRE 2014
SETTEMBRE 2014
AGOSTO 2014
LUGLIO 2014
GIUGNO 2014
MAGGIO 2014
APRILE 2014
MARZO 2014
FEBBRAIO 2014
GENNAIO 2014

ASTON MARTIN

## "DB2/4", UN RECORD

Stabilito il nuovo record di prezzo per un'Aston Martin "DB2/4 MK III", battuta il 15 novembre a Silverstone, nell'asta di Nec, per la straordinaria cifra di 220.800 sterline (oltre 264.000 euro). Motivo dell'exploit sono state le eccezionali condizioni dell'esemplare, restaurato a fine anni 90, ma soprattutto il fatto che abbia avuto in questi 55 anni un solo proprietario, che l'acquistò nel 1958 per appena 3242 sterline. Cifra, però, lontanissima da quella che è considerata l'Aston più cara di sempre: la "One-77", bolide costruito in soli 77 esemplari e con un prezzo di listino di circa 1,5 milioni di euro. Naturalmente escludendo la "DB5" (1964) di James Bond-Sean Connery, venduta all'asta londinese di RM Auctions nel 2010 per oltre 3,3 milioni di euro.

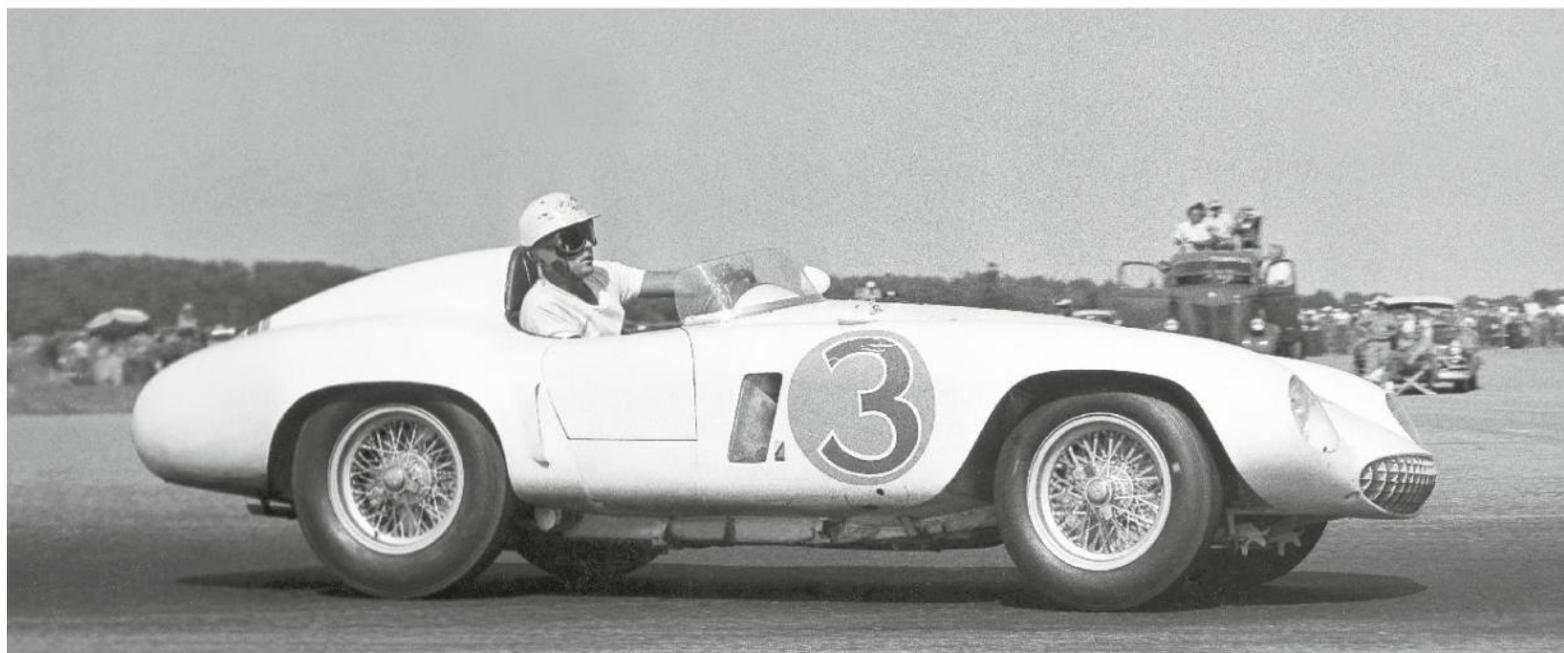


CALENDARI

## LA PASSIONE DA APPENDERE AL MURO

Gennaio, tempo di calendari. Ve ne proponiamo due. Il primo è il nostro, in formato 44,5 x 33,5 cm, che racconta dodici mesi in compagnia delle automobili Fiat del dopoguerra viste attraverso le fotografie pubblicitarie dell'epoca (le immagini provengono dall'Archivio Storico Fiat e da quelli di Quattroruote e Ruoteclassiche). Lo possono ricevere solo gli abbonati effettuando un versamento di 4,70 euro sul CCP n. 668202 intestato a Editoriale Domus (via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano MI), indicando nome, cognome, indirizzo e causale di versamento; è possibile pagare anche con carta di credito telefonando al n. 800 001199. Il secondo, in formato 54 x 36 cm, ha come tema le concept cars di Bertone. Si tratta del calendario realizzato con le immagini immortalate dall'obiettivo di Piotr Degler: si va dall'auto personale di Nuccio Bertone, con la quale corse la sua carriera da pilota, alle avveniristiche supercar come la "Stratos Zero" e le Lamborghini di Marcello Gandini. Disponibile in tre versioni: standard (senza cornice, 65 euro); Exclusive (con cornice d'alluminio anodizzata nera, 165 euro); Collector's Edition (con cornice in fibra di carbonio e targhetta numerata sul retro, 300 euro). Su [www.deglercalendar.com](http://www.deglercalendar.com)





*IN ALTO* 1955 FERRARI 750 MONZA Telaio no. 0498M; Guidata da Phil Hill, che ottenne molte volte il primo posto assoluto al suo sterzo

*A SINISTRA* 1955 JAGUAR D-TYPE Telaio no. XKD 520; Uno dei miglior esemplari della D-Type "clienti" sopravvissuto

*A DESTRA* 1950 ASTON MARTIN DB2 Telaio no. LML/50/13; La tredicesima delle cinquanta vetture prodotte con la tripla maschera e griglie laterali

**GUARDA IL NOSTRO SITO PER VEDERE L'ELENCO  
DELLE AUTOMOBILI PROPOSTE IN QUEST'ASTA**

**PARIGI** PARIGI, FRANCIA • PLACE VAUBAN  
**5 FEBBRAIO 2014**

ITALIA +39 02 9475 3812

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93

**RM**  
RM AUCTIONS

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



TORINO, 7-9 FEBBRAIO

## AUTOMOTORETRÒ apre la nuova stagione

Torna, dal 7 al 9 febbraio, a Lingotto Fiere di Torino, Automotoretrò, importante salone internazionale del collezionismo. Prima novità di questa trentaduesima edizione sarà l'apertura anticipata al venerdì, secondo un orientamento che sta prendendo piede in quasi tutte le più importanti kermesse europee del settore: anziché alle 15, come gli anni scorsi, i cancelli spalancheranno i battenti alle 10 del mattino, per dar modo anche alle scuole professionali di portare i propri alunni a conoscere ciò che potrebbe essere il loro ambiente di lavoro. Molto interessante poi l'istituzione di abbonamenti per l'ingresso in più giorni, nonché la possibilità - spendendo solo 1 euro in più - di acquistare il biglietto online, evitando così le lunghe code dell'ultimo minuto. Forte di un successo sempre crescente negli anni (nel 2013 i visitatori sono stati ben 44.000), sono stati predisposti speciali pacchetti weekend "Torino Speciale Automotoretrò", compren-

denti pernottamento in hotel a scelta (da 2 a 4 stelle), ingresso al Salone e partecipazione facoltativa a due tour guidati: uno attraverso la Torino Magica e l'altro, denominato "Tour moTOre - Torino capitale dell'Auto", che offre una visita al Centro Storico Fiat e al Museo dell'Automobile. Tra i motivi d'interesse più specificamente legati ai contenuti, si registra quest'anno il sessantesimo anniversario della Mercedes-Benz "300 SL" detta "Ali di Gabbiono", che non a caso campeggia nella locandina.

Nella tradizione ultratrentennale di Automotoretrò, saranno presenti e in alcuni casi ampliati i settori dedicati ai ricambi, agli accessori, all'editoria specializzata, all'automobilista, al modellismo e ai giocattoli. A margine si consolida la presenza di Automotoracing, con un intero padiglione dedicato alle auto sportive e alla componentistica. Per informazioni: [www.automotoretro.it](http://www.automotoretro.it)

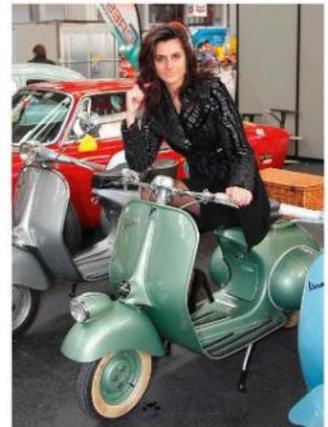


### Per tutti i gusti

Sopra. La kermesse torinese, si rivolge anche agli appassionati di auto americane.

A sinistra. L'affollato stand di Ruoteclassiche, presenza costante a tutte le edizioni.

A destra. La "Vespa", nelle sue varie versioni, sarà tra le ospiti fisse della sezione dedicata alle due ruote.



### RETROMOBILE, PARIGI

## ASTA DA FAVOLA

Al via, dal 5 al 9 febbraio a Parigi, l'edizione 2014 di Retromobile. E all'asta di RM Auctions si annunciano pezzi da novanta, come quelli provenienti dalla Collezione Harburg, che raccoglie alcune tra le più belle auto da competizione di tutti i tempi. Tra queste, diverse Porsche dagli anni 60 agli anni 80, una Jaguar "D Type" (1955), una Ferrari "750 Monza Spider" (1955) e l'Aston Martin "DB2" ex-Briggs Cunningham (1950). Uno dei lotti più costosi sarà quello della Porsche "956" Sport Prototipo, terza di una storica tripletta Porsche Scuderia Works alla 24 Ore di Le Mans del 1982, condotta da Haywood-Holbert-Barth. Valore stimato sui 2,2 milioni di euro.



### MODELLI SPECIALI

## SE UNA "E TYPE" NON BASTA

Uno stravagante esemplare unico che forse farà storcere il naso a molti appassionati del Giaguaro. È una Jaguar "E Type 4.2 roadster" prima serie del 1968 (con guida a sinistra) che un appassionato americano, Paul Branstad (presumibilmente di alta statura), ha affidato alle sapienti mani di uno specialista di Jaguar britannico - la CMC - perché la allungasse di 11,4 centimetri (4,5 pollici), in modo da poter viaggiare più comodo. E già che c'era, l'eccentrico proprietario ha chiesto che gli venisse costruito un originale carrello appendice in perfetto stile "E Type". Quest'ultimo, spiega il restauratore, è nato dalla fusione del retro di due "E Type" e può essere collegato alla vettura tramite un gancio che scompare con un meccanismo a scatto sotto le luci di retromarcia, quando il carrello non è agganciato.





**ALL'ASTA**

## FOLLIE LONDINESI

**È** stata aggiudicata il 3 dicembre a Londra alla ragguardevole cifra di 718.600 sterline (poco meno di 1,2 milioni di euro) una delle Mercedes-Benz più vecchie al mondo, mai battuta a un'asta prima d'ora. Si tratta di una rarissima "Simplex 28/32 PH Phaeton" del 1905 (foto sotto) proveniente dalla collezione privata del californiano Arturo Keller. Tra i lotti più curiosi venduti da Coys nell'asta londinese di Natale figura anche la Cooper "500 MK V" del 1951 (foto sopra) di Ken Wharton, unico pilota a essersi aggiudicato per ben quattro volte il British Hill Climb Championship (dal 1951 al 1954); la sua piccola monoposto ha cambiato proprietario per soli 61.580 euro, bruscolini rispetto alla Mercedes del 1905.



**GIANCARLO BORNIGIA**

# PIPER



## IL "SIGNORE DEL PIPER"? BRAVO PILOTA

**Q**uando, nella notte tra il 21 e il 22 agosto scorso, Giancarlo Bornigia se n'è andato, tutti i giornali lo hanno ricordato come "il Signore del Piper", il celebre locale romano in cui è passata la storia della musica mondiale. A Bornigia si deve il lancio di artisti come Patty Pravo e Renato Zero, ma anche il merito di aver rivoluzionato la scena musicale italiana organizzando concerti-evento: dai Rolling Stones ai Pink Floyd, dai Genesis agli Who, fino a Jimi Hendrix. Pochissimi sanno, però, che la sua vita cominciò in modo molto diverso, influenzata dal padre Renato, che di mestiere commerciava automobili. Dal 1952 al 1955 Giancarlo si dedicò anche - con buoni risultati - alle corse (Roma-Ostia, 12 Ore di Pescara, Giro di Sicilia, Mille Miglia), ma dopo un pauroso incidente decise che le competizioni non facevano per lui. Interruppe così una promettente carriera da gentlemen driver, per tornare negli autosaloni del padre Renato a vendere auto, ma dopo qualche anno smise e si dedicò a quello che avrebbe fatto la sua fortuna. "Era il 1965 - racconta Renato Jr., classe 1954, storico della famiglia - e Giancarlo mise a frutto il suo genio: ritornando da Londra insieme all'amico Crocetta, dove aveva osservato il fenomeno dei nuovi locali da ballo, decise di aprire una discoteca in una Roma dove si ballava solo nei night". Scelse un ex

cinema sotterraneo, in via Tagliamento 9, e allestì il famoso Piper Club, la discoteca che diventerà una delle icone del boom italiano degli anni 60, nel quale riuscì comunque a trovare uno spazio anche per i suoi numerosi trofei conquistati da pilota. (Luigi Giuliani)



**STOP ALLA PRODUZIONE**

## ANCHE IL BRASILE DICE ADDIO AI "BULLI"

**È** stato il simbolo della beat generation, oggi va definitivamente in pensione. Dopo oltre sessant'anni di onorata carriera, il Volkswagen "T2", noto in tutto il mondo anche con i nomignoli "Kombi" e "Bulli", si arrende alle leggi del mercato e soprattutto a quelle in materia di sicurezza e antinquinamento. L'ultimo esemplare è uscito dagli stabilimenti brasiliani di San Bernardo del Campo il 31 dicembre 2013, dov'era rimasto in produzione dopo lo stop europeo, avvenuto nel 1979. Nel 2011, a Ginevra, era stato presentato un concept, il cui sviluppo è rimasto però congelato. "Non vediamo 'business case'" avevano fatto sapere da Wolfsburg. Peccato. La fine carriera del leggendario "Bulli" è stata celebrata con una serie speciale "Kombi Last Edition" limitata a 600 esemplari (sotto, a destra).



**RAI ISORADIO**

## CIAO ALESSANDRA

**C**on i suoi interventi e collegamenti radiofonici aveva seguito la nostra avventura lungo l'Autosole (vedi Ruoteclassiche di ottobre 2013). Con entusiasmo e simpatia aveva portato a bordo delle nostre auto gli ascoltatori di Rai Isoradio, invitandoli a raccontare le loro storie vissute in autostrada. Alessandra D'Asaro, collega e amica, è mancata lo scorso 14 novembre. All'improvviso. Giornalista appassionata e dalla sensibilità non comune, Alessandra aveva già lavorato per il TG2 ed era da poco approdata a Rai News 24 (nella foto, ad Haiti durante il reportage che realizzò dopo il terremoto). Ruoteclassiche si stringe alla famiglia e ai suoi colleghi.



CENTRO STORICO FIAT



# Il museo che "MI PIACE" di più

Qual è il museo italiano più popolare su Facebook? Non è la Galleria degli Uffizi a Firenze e neppure i Musei Vaticani di Roma, bensì il Centro Storico Fiat, forte di oltre 150 mila fan e più di 30 mila "persone che ne parlano". Anzi, il complesso museale di Torino, inaugurato nel 1963, in soli sei mesi ha ricevuto più "mi piace" dei due musei citati messi insieme.

Al suo interno sono ospitati automobili, aeroplani, treni, trattori, camion, bicicletta, lavatrici, frigoriferi con marchio Fiat, ma anche modellini in scala, ricostruzioni di parti del processo produttivo, manifesti e bozzetti pubblicitari. La sezione archivistica (Fiat e Lancia) conserva più di 6000 metri lineari di documenti cartacei, 400.000 disegni tecnici, 5000 tra volumi e riviste motoristiche e di storia industriale, 6 milioni di immagini e 500 ore di filmati storici. Tutto questo inestimabile patrimonio documentale può essere ammirato dal vivo, gratuitamente, tutte le domeniche dalle 10 alle 19. [http://www.fiatspa.com/it-IT/group/history/Pages/centro\\_storico.aspx](http://www.fiatspa.com/it-IT/group/history/Pages/centro_storico.aspx)



INGHILTERRA

## PICCOLO FIAMMIFERAIO

Spesso la passione si trasforma in eccentricità ed è alla base di scelte davvero curiose. Il più grande collezionista al mondo di modellini Matchbox (scala media 1:66), così chiamati perché contenuti in scatole come quelle dei fiammiferi, ha pensato di comprare un modello che certo non potrà stare in vetrina, ma di cui potrà mettersi alla guida. Si tratta di un'Austin "Seven" del 1932, trasformata nel 1937 in un furgoncino pubblicitario della England's Glory, produttrice appunto di fiammiferi. L'esemplare, andato all'asta da Barons il 29 ottobre a Sandown Park, è stato battuto per ben 10.700 sterline (12.800 euro).



LONDRA

## ENGLISH PARTY A REGENT STREET

Un suggestivo ingorgo di auto del passato, del presente e - perché no? - del futuro. Lo hanno inscenato le oltre 300 vetture riunite il 2 novembre in Regent Street, nella capitale inglese, per l'annuale Motor Show all'aperto, in concomitanza con la Londra-Brighton. Quest'anno, alle cento partecipanti della corsa, si sono aggiunte, nel tratto chiuso al traffico

tra Piccadilly e Oxford Circus, le cento Aston Martin convenute per festeggiare il secolo di vita del marchio di Newport Pagnell e la delegazione di Porsche che ha celebrato i cinquant'anni della "911"; presenti anche BMW, Renault e il prototipo Lola "B12 69/EV" della Drayson Racing Technologies, reduce dall'aver stabilito il record mondiale di velocità su terra per veicoli ad alimentazione elettrica sotto i 999 kg raggiungendo un media (sul miglio) di 205,139 mph (oltre 330 km/h).



DAL FILM QUADROPHENIA

## "LAMBRETTA" MOD

Per molti giovani del 1979 è stato un film cult, specie per chi viveva in Inghilterra, dove gli adolescenti si dividevano tra Mods e Rockers. "Quadrophenia" (pellicola che si ispira all'omonimo album degli Who) parlava proprio della vita di uno di questi giovani, che aveva come compagnia inseparabile delle sue scorribande per Brighton una Lambretta "LI 150" del 1963. Ora quello scooter, per l'esattezza il secondo di quelli usati per le riprese, è stato esposto al Classc Bike Show di Birmigham (15-17 novembre). L'esemplare, protagonista nel film di uno spettacolare scontro con un furgone postale (ma poi riparato), è ora nelle mani di due appassionati lambrettisti di Nottingham, Dave e Jo Porter, ed è quotato qualcosa come 36.000 sterline (oltre 43.000 euro).





Arriva  
dal cielo  
**AVIO**  
**M/1**

## NUOVO AVIO M/1 LUBRIFICANTE SBLOCCA TUTTO

AVIO M/1 è il lubrificante multiuso sbloccante che ha superato i più rigorosi test internazionali per l'impiego nel settore aeronautico.

- 1** Sblocca velocemente i meccanismi grippati, congelati o arrugginiti.
- 2** Protegge da acqua, umidità, gelo, da ogni forma di ossidazione e corrosione; previene e elimina i cortocircuiti causati dall'umidità.
- 3** Lubrifica e deterge ogni superficie, insinuandosi anche nelle zone meno accessibili.

AVIO M/1 è il massimo per auto, moto, imbarcazioni, per uso domestico e industriale.

Maggiori informazioni su [www.aviom1.com](http://www.aviom1.com) - IFI srl 06.8622341



LUBRIFICANTE  
MULTIUSO  
DI DERIVAZIONE  
AERONAUTICA

# Berline, coupé o trasformabili PER LORO SON LE PIÙ BELLE

Erano tante le vetture che aspiravano a vincere il concorso "Povere ma belle", indetto per il secondo anno consecutivo con Ruoteclassiche alla Fiera di Padova. Oltre a quelle premiate ce n'erano molte altre meritevoli di menzione. Per esempio queste

GIUSEPPE MACCHIONI  
GENOVA  
**VOLVO 144S DE LUXE - 1971**

"Si tratta di una delle rare berline di questa serie sopravvissute in Italia e ci convivo da più di quarant'anni in quanto è sempre stata nella mia famiglia, oltre a essere stata per lungo tempo anche la mia auto aziendale. Iscritta al Registro Italiano Volvo d'epoca, è omologata Asi e nel 2007 è salita sul podio a Göteborg, dove la Casa svedese ha fabbrica e museo, vincendo un ambito riconoscimento. Essa fa anche parte del registro Volvo 'High Mileage Club' per aver percorso oltre mezzo milione di chilometri. Purtroppo è diventato problematico reperire alcuni ricambi. Ricordo che qualche anno fa mi ruppero il vetro laterale posteriore e il profilo cromato sembrava introvabile. Mia moglie, che è inglese, parlando con suo cognato scoprì che in un campo del Galles c'era un'auto identica. Siamo andati fino là solo per recuperarlo. Un'altra volta mi fu rubato lo stemma Volvo dalla mascherina: nel corso di un soggiorno in Svezia venni a contatto con un funzionario governativo, appassionato invece di Alfa, che dopo un mese mi spedì gratuitamente attraverso il Ministero dei Trasporti locale l'ambito ricambio, trovato da un rivenditore del marchio in Lapponia. Se la vettura continua a macinare chilometri è anche merito di un amico, titolare di un'officina Ferrari qui a Genova, che tra lo stupore dei suoi clienti, la cura come fosse una dodici cilindri di Maranello.



Perché qualche problema l'ha avuto anche lei, in tutti questi anni... Durante un viaggio da Napoli alla Svezia l'usura delle puntine ci ha lasciati a piedi in Germania; un'altra volta, sui 400.000 km, il motore emetteva rumori simili a quelli di un diesel per colpa della ruota dentata in teflon che collega l'albero motore con la distribuzione delle valvole. Il pezzo non era più reperibile, ma durante in mio viaggio in Usa chiesi a un collega americano se mi dava una mano a trovarlo. Così fu: mosse mari e monti e lo trovò in California. Tornai in Italia col prezioso ricambio".



**FRANCESCO GHERARDI - GRUMO NEVANO (NA)  
AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASF. - 1959**

"L'ho trovata assolutamente per caso nel 2003 in una cantina a Quarto, nei pressi di Napoli, dove, lavorando per un'azienda del settore, mi ero recato per ritirare un vecchio serbatoio di GPL. Quando la vidi abbandonata in un angolo, oltretutto seminascosta dietro a un muro che le era stato costruito attorno successivamente, per poco non mi venne un colpo. Era stranamente immatricolata Asti e, per fortuna, sono riuscito a mantenere le targhe

quadrate. Nelle settimane successive tornai sul posto con una gru e la riportai in superficie. L'auto era completa di tutto, ma le condizioni erano tutt'altro che buone. Con l'aiuto del Bianchina Club nel giro di due anni portai a termine il suo difficile restauro, curando ogni particolare e aggiungendo qualche accessorio dell'epoca, come le calotte a finti raggi, il coprivotante, il parasole di tela. Ai tanti raduni ai quali prendo parte è sempre tra le auto più ammirate, anche più di certe supercar".



**ANTONIO GAMBELLI - CREVALCORE (PD)  
FIAT 850 SPORT COUPÉ - 1969**

"Nel 1970 ne avevo una dello stesso colore e così decisi, nel 2009, di ricomprarla. Ne visionai una decina prima di scegliere. Poi, finalmente, mi capitò questa, che trovai a Teolo, in provincia di Padova, non lontano da casa. Aveva avuto solo tre proprietari, uno dei quali l'aveva tenuta per oltre trent'anni, e pochi chilometri sulle spalle. Già riverniciata, aveva anche gli interni in skai ben conservati. Per ottenere la targa oro del Registro Fiat dovetti eseguire alcuni lavori alla carrozzeria e al sottoscocca, dove era stato applicato dell'antirombo nero al posto del colore della scocca. Ora è il mio giocattolo preferito, sia per i raduni sia, più semplicemente, per qualche gita con mia moglie".



**ROBERTO PELLEGRINI - MINTURNO (LT)  
FORD ANGLIA 106E - 1963**

"Quando nacqui, nel 1965, l'Anglia era già in casa (foto sotto a destra con Roberto che si sporge dal finestrino, n.d.r.) e ci rimase fino al 1982, quando mio fratello riuscì a sfinirne il robustissimo motore che aveva sulle spalle 450.000 km. Diciotto anni dopo ne acquistai un'altra di colore blu e poi altre cinque, arrivando ad averne anche tre contemporaneamente. Questa è di colore giallo chiaro, l'ho presa nel 2002 ed è stata immatricolata il 18 giugno del 1963 ad Asti. Ha avuto, oltre a me, un solo altro proprietario. Trovo che sia un'auto ancora moderna anche in autostrada, dove i 130 di tachimetro sono per me... la velocità di crociera!".



CALENZANO (FI)

# La scala FA SPETTACOLO



**È** stato inaugurato a Calenzano (FI), il 22 novembre, alla presenza del rettore dell'Università di Firenze, Alberto Tesi, il Mini Car Design Museum, un piccolo ma interessante complesso espositivo dedicato all'automodellismo, voluto e ideato dal Massimo Grandi, architetto, designer e docente di Transportation Design alla facoltà di Architettura dell'ateneo fiorentino.

ca aerodinamica alle torpedo degli anni 30, dall'Italian Style alla motorizzazione di massa, per terminare con una rassegna dedicata ai marchi Porsche e Ferrari. Ad accogliere i visitatori, all'ingresso, ci sono due vetture in scala 1:1: una Osella e una Lancia "Appia" del 1955. Il museo, visitabile su appuntamento telefonico (055 2757062), ha il patrocinio del Comune di Calenzano, dell'Acì di Firenze e dell'Asi. Per informazioni: tel. 055 882041 - 330 565439.

Attraverso l'esposizione ragionata di modelli in scala, il museo propone una singolare storia dell'automobile, più precisamente dell'evoluzione del suo design, dalle origini, nel XVIII secolo, fino a oggi. Il percorso espositivo propone una serie di tappe tematiche, che vanno dalle origini (il carro di Cugnot e quello di Bordino, ma anche le carrozze e il "triciclo" di Carl Benz) all'evoluzione delle prime carrozzerie, dalla ricer-



**Storia in vetrina**

Sopra. Una panoramica delle sale con i modelli.

Qui a fianco. Il taglio del nastro, all'inaugurazione del 22 novembre.

In alto. La Osella all'ingresso.

A destra. Due pezzi in esposizione.



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

**UN'ODISSEA TRA SVIZZERA E ITALIA**

Sono un collezionista svizzero, che dopo 9 anni e tre gradi di giudizio ha ottenuto che la Corte di Cassazione Italiana stabilisse in via definitiva che la Lancia "Flaminia Sport Zagato" che avevo acquistato nel 2003 fosse mia. La vettura era intestata a una società italiana poi fallita e il commerciante l'aveva acquistata a un'asta giudiziaria ottenendo da parte di due pubblici ufficiali - il curatore del fallimento e il giudice fallimentare - l'autorizzazione a intestarla al sottoscritto. L'amministratore della società fallita ne chiedeva, però, la restituzione in quanto la vettura era stata inserita erroneamente nell'inventario dei beni della societari, ma apparteneva in effetti a un'altra ditta della quale era amministratore. Accusato d'incerto acquisto, ho dovuto rivolgermi a un avvocato italiano. Peccato che la ditta in questione (una Spa fantasma con sede nella provincia di Napoli) cambi domicilio con una frequenza tale da rendere impossibile la notifica degli atti: il consiglio del mio avvocato - uomo del Sud - è di lasciar perdere per non aggiungere ulteriore danno alla già notevole beffa.

**Ermanno Keller**

**PASSIONE CONTRASTATA**

Correva l'anno 1975 e io ero ancora studente universitario di Architettura. Vivevo con la famiglia a Reggio Calabria. Come prima auto storica trovai in una fiumara una Fiat "1100 BL" del 1949, che poi scoprii essere piuttosto rara (tre finestri laterali, passo lungo, strapuntini fra i sedili anteriori e divano posteriore). Il restauro fu abbastanza costoso ma riuscii a portarlo a termine incurante delle critiche di mio padre che mi diceva: "Corrado, non perdere tempo e studia!". Io però volevo dimostrarli quanto sarebbe stato bello il risultato finale e magari trovar qualcuno che mi finanziasse per le spese sostenute. Quando la vettura fu pronta, invitai lui, la mamma e quella che era la mia fidanzata (e che poi divenne mia moglie) a fare un giro sulla Fiat appena restaurata. Mio padre si sedette davanti accanto a me, ma commisi un terribile errore: la batteria era posta sotto il sedile del passeggero e mi dimenticai di mettere il coperchio. Partimmo e col peso di mio padre alcune parti metalliche del sedile fecero contatto con i cavi e ben presto si sprigionò fumo da sotto il sedile con fiamme che per fortuna riuscii a spegnere. Ci fermammo subito, mio padre scese infuriato e mi disse: "Tu e la tua mania delle auto storiche. A momenti vado arrosto! Non parlarne mai più". Fu così che dovetti proseguire nella mia passione da solo. Poco dopo trovai una Fiat "508 Balilla" e restaurai anche quella. Con i soldi della mamma. Mio padre è mancato da poco, e voglio ricordarlo con quest'episodio che in qualche modo mi ha portato a diventare il collezionista che sono oggi.

**Corrado Lopresto**



REGIONE  
PIEMONTE



CITTA' DI TORINO

# AUTOMOTORETRO®

32° Salone internazionale

7 · 8 · 9 febbraio 2014  
Torino - Lingotto Fiere



1954 - 2014

asessepi.com

In contemporanea

**AUTOMOTO  
RACING**



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO

DINAMICA CHANNEL

FONDAZIONE CRT



LA STAMPA

magazzini  
dell'auto

Bartolini & Mauri  
assicuratori



FUNTOYS

LINGOTTO  
FIERE  
TORINO

Tel. +39 011 350 936 - info@automotoretro.it - www.automotoretro.it

COAST TO COAST CON UNA FORD "A"

OK ALLA SECONDA

**N**e avevamo parlato lo scorso numero, registrando però un fallimento. Al secondo tentativo, Rod Wade e Michael Flanders, entrambi australiani, sono riusciti con la loro Ford "A" del 1930 ad attraversare gli Stati Uniti coast to coast, da New York a Los Angeles, in meno di 60 ore. Anzi, per l'esattezza, 50 ore, 20 minuti e 6 secondi, tre ore e 10 minuti in meno del record stabilito nel 1933 da Erwin Baker a bordo di una Graham-Paige "Model 57 Blue Streak 8". In tutto 4734 km, che la stagione avanzata ha reso decisamente più complicati rispetto al primo tentativo, affrontato a metà ottobre: con neve, ghiaccio e nebbia.



LIBRI

C'ERA UNA VOLTA UNA VECCHIA "ARDEA"

**Titolo:** Conigli di città

**Autore:** Flavio Bulgarelli

**Editore:** CreateSpace Independent Publishing Platform

**Pagine:** 206

**Prezzo:** 11,98 euro

Una vecchia Lancia "Ardea" e un dirigente d'azienda nella Milano degli anni 70. Questi gli ingredienti di un romanzo che segue le vicende di una famiglia benestante, che ha anche radici a Roma e che di fronte ai casi difficili della vita dimostra risorse e qualità umane insospettabili. Un po' giallo e un po' ritratto di un'epoca.



INSTANT CLASSIC



BYE BYE "GALLARDO"

**E**sce definitivamente di produzione, con l'assemblaggio dalle linee di Sant'Agata di una "LP 570-4 Spyder Performante" (foto in basso), la Lamborghini "Gallardo". Dopo qualcosa come 14.022 unità vendute in dieci anni, la celebre "baby" del Toro ha quindi un motivo in più per essere considerata un'appetibilissima Instant Classic. Esordì al Salone di Ginevra del 2003 portando al debutto il V10 aspirato da 5 litri e 500 CV, poi evoluto in una serie lunghissima di versioni: 520 CV ("Spyder"), 530 ("Superleggera"), fino al 5,2 litri da 560 CV del restyling 2008 e infine da 570 CV con la seconda "Superleggera" e

le serie speciali "Performante", "Balboni", "Super Trofeo Stradale", "Squadra Corse" più quelle riservate a singoli mercati, con versioni a trazione integrale e posteriore. La "Gallardo" è la Lamborghini più venduta di sempre, tanto che la produzione passò dai 250 esemplari l'anno dei primissimi tempi ai circa 2000 di fine carriera. Il totale dei modelli prodotti è pari quasi alla metà di tutte le vetture costruite nello stabilimento di Sant'Agata. Oggi Ruoteclassiche quota un esemplare del 2003 attorno ai 70.000 euro, ma è assai probabile che l'uscita di scena del modello porti le valutazioni ad alzarsi.

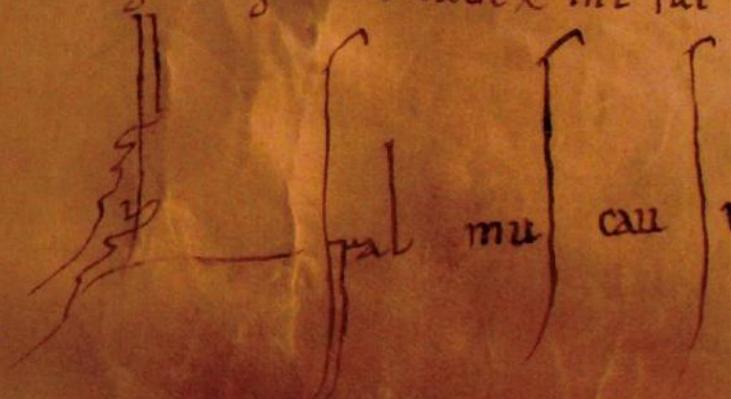


manu de 77 dicitur iudicū scripsit. Anni dñi nri ihu xpi mill ccc lmo sct anno. m

MATIL  
DAD  
GRAS  
QD  
DEI  
SI  
EST  
SS

ES Nominis hoc signo iudex bon

Ego signi huius iudex int fui



guarda il video

So qui dom genay duf non ...



# TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge 

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica



24-27 Aprile 2014

[www.gpcanossa.it](http://www.gpcanossa.it)



700 km, 100 equipaggi, 70 Prove a Cronometro, 2 Prove di Media (classifica separata), 100 anni di storia della Maserati  
Ospitalità senza confronti, Chef stellati, Città d'arte, Mare e Montagne, Una gara unica per un weekend indimenticabile



## Gli editoriali di Gianni Mazzocchi 1906-1984

Da Ascoli Piceno, dove nacque, si trasferì giovanissimo a Milano e qui, nel 1929, fondò l'Editoriale Domus, rilevando l'omonima rivista d'architettura. Dotato di uno straordinario intuito giornalistico, ideò Panorama (1936), L'Europeo (1945) e Il Mondo (1949). La sua passione per l'automobile lo spinse, nel 1956, a fondare Quattroruote, che inaugurò una forma di giornalismo nuova per l'Italia: l'inchiesta in difesa del consumatore. Nel trentesimo anniversario della scomparsa, riproponiamo 12 tra i suoi editoriali più famosi pubblicati su Quattroruote. Scritti cinquanta anni fa, sorprendono ancora oggi per la loro attualità. Ecco il primo.

# PARLIAMO AI SORDI?

Settembre 1964

**S**ono nove anni che Quattroruote segnala, nell'interesse degli automobilisti e di tutto il Paese, le inconcepibili carenze governative in materia di circolazione. Ora tutti i giornali raccomandano prudenza e invocano provvedimenti.

Nessuno ascolta. Poi quando i disastri si fanno più impressionanti si levano alte grida da parte di qualche parlamentare; quindi tutto ripiomba nel grande sonno burocratico. Il protagonista della circolazione è sempre l'uomo, e il rapido sviluppo della motorizzazione ha concesso i mezzi a motore anche ad una minoranza di incapaci, di inesperti, di prepotenti.

Questa è la dolorosa verità. Il nostro caos circolatorio è evidente, ma niente hanno fatto le autorità in modo serio ed organico per migliorare radicalmente la situazione. Gli automobilisti hanno chiesto l'insegnamento delle regole di circolazione nelle scuole e la richiesta non è stata accolta.

Gli automobilisti hanno chiesto una migliore segnaletica stradale, e in proposito non si è fatto niente.

Gli automobilisti hanno chiesto un aumento nell'organico della Polizia Stradale, che

deve essere in grado di reprimere il comportamento pericoloso, e non è stato ottenuto niente.

Gli automobilisti hanno chiesto una magistratura speciale-lampo per la circolazione, e i processi si svolgono dopo anni.

Gli automobilisti hanno chiesto un servizio sanitario sulle strade e telefoni collegati con un unico centralino per le chiamate rapide e lo smistamento delle ambulanze, ma il servizio funziona solo su qualche autostrada.

Quanto ci vuole a comprendere che l'automobile non è solo un mezzo per praticare il turismo (pratica lecitissima), ma che l'automobile è soprattutto un mezzo di lavoro, che l'automobile è entrata nella vita sociale e lì deve trovare il suo posto?

È assurdo puntellare le traballanti reti tramviarie vietando la circolazione automobilistica nelle vie urbane; è assurdo vietare il parcheggio quando non si offrono altre alternative. Non solo a Londra e a Parigi sono stati costruiti parcheggi colossali, ma perfino a Losanna ci sono autorimesse centrali con centinaia di posti. Perché si tarda tanto a promulgare una legge che imponga nelle nuove costruzioni lo spazio

per il ricovero di almeno una vettura per ogni appartamento? Perché nei nuovi quartieri non si prevedono ampi spazi per i parcheggi?

Non occorre fantasia per immaginare che nel 1970 (se non facciamo la fine della Cecoslovacchia) ci saranno in Italia otto milioni di automobili.

Un provvedimento intanto è estremamente urgente: disporre sulle autostrade (come egregiamente è stato già fatto sulla Milano-Serravalle) il guardrail lungo lo spartitraffico. Basta con gli innocenti massacrati da una vettura che salta la piccola striscia di terra che separa le due carreggiate e piomba su chi se ne va tranquillo per la sua strada. È già triste che l'imprudenza e l'imperizia siano duramente scontate dai loro autori, ma almeno coloro che viaggiano corretti e tranquilli non vengano assassinati per la mancanza di quella protezione centrale che sulle autostrade l'opinione pubblica reclama, assolutamente, senza ritardi.



**La precedenza alla sicurezza**  
Sopra. Il numero di Quattroruote (settembre 1964) da cui è tratto l'editoriale riprodotto in questa pagina. La sicurezza delle strade fu una delle battaglie combattute da Gianni Mazzocchi attraverso la rivista da lui diretta. A bordo della vettura in copertina, la Lancia "Flavia Cabriolet" Vignale, una giovanissima Maria Giovanna Mazzocchi, figlia di Gianni e attuale Presidente dell'Editoriale Domus.



**tutte le novità della**

**40° Anniversary  
1973 - 2013**

# Libreria dell'Automobile

[www.libriadiellautomobile.it](http://www.libriadiellautomobile.it)

ISCRIVITI ALLA  
NOSTRA MAILING LIST SU  
[www.libriadiellautomobile.it](http://www.libriadiellautomobile.it)

[www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)

**VIENI A VISITARE IL NOSTRO**

**nuovo punto vendita**

Corso Venezia, **45** - 20121 Milano  
Tel/Fax 02/76006624

**Ufficio di vendita per corrispondenza:  
Mail order department:**

Tel 02/27301462-8 Fax 02/27301454  
(Lune/Ven 9-18)

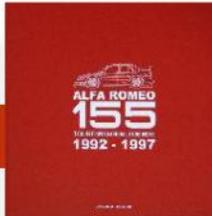
E-mail: [ordini@libriadiellautomobile.it](mailto:ordini@libriadiellautomobile.it)  
[info@libriadiellautomobile.it](mailto:info@libriadiellautomobile.it)  
Web Site: [www.libriadiellautomobile.it](http://www.libriadiellautomobile.it)

**vieni a trovarci su Facebook o eBay**



**ALFA 156:  
NATA PER VINCERE**

- € 25,00 \* Pag: 80
- \* Foto: 90 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 30x25



**ALFA ROMEO 155  
TOURENWAAGENLEGENDE  
1992-1997**

- € 55,00 \* Pag: 300
- \* Foto: 1200 a colori
- \* Testo: TEDESCO
- \* Formato: cm. 30x30



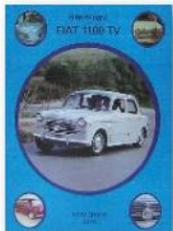
**CORVETTE  
SESSANT'ANNI**

- € 40,00 \* Pag: 256
- \* Foto: 134 b/n e 243 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 25x31



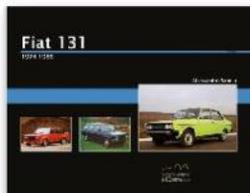
**RALLY**

- € 38,00 \* Pag: 480
- \* Foto: 1200 a colori e b/n
- \* Testo: ITALIANO/INGLESE  
FRANCESE/TEDESCO
- \* Formato: cm. 30x25



**FIAT 1100 TV**

- € 59,00 \* Pag: 318
- \* Foto: 290 b/n
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 17x24



**FIAT 131 1974-1985**

- € 19,99 \* Pag: 92
- \* Foto: 6 b/n e 120 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 27x19



**MASERATI. Un secolo di storia  
IL LIBRO UFFICIALE**

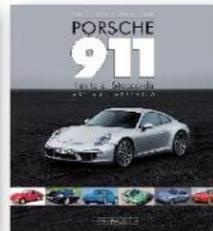
- € 50,00 \* Pag: 360
- \* Foto: 486 b/n e 262 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 27x30

Disponibile anche l'edizione inglese:  
**MASERATI A CENTURY OF HISTORY  
The Official Book**



**OM:  
Gli uomini, le macchine, le corse  
THE MEN THE CARS THE RACES**

- € 46,00 \* Pag: 304
- \* Foto: 247 b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO/INGLESE
- \* Formato: cm. 25x29



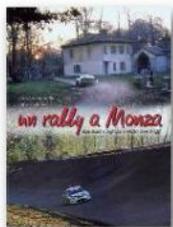
**PORSCHE 911  
IL MITO DI STOCCARDA  
50° Anniversario**

- € 78,00 \* Pag: 560
- \* Foto: b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 24x27



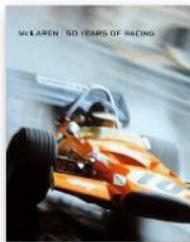
**SOTTO IL SEGNO DEI RALLY  
Storie di piloti italiani 1960-1979**

- € 24,00 \* Pag: 416
- \* Foto: b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 14x22



**UN RALLY A MONZA** Dalle stadiene  
degli inizi al Master Show di oggi

- € 28,00 \* Pag: 190
- \* Foto: 247 b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 22x30



**McLAREN  
50 YEARS OF RACING**

- € 150,00 \* Pag: 304
- \* Foto: 300 b/n e a colori
- \* Testo: INGLESE
- \* Formato: cm. 26x37



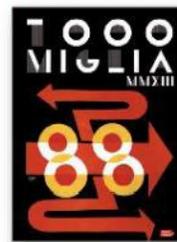
**BANDINI  
LA SPERANZA D'ITALIA**

- € 50,00 \* Pag: 202
- \* Foto: 174 b/n e 28 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 25x25



**MODENA E LA STORIA  
DEI BOLIDI ROSSI**

- € 14,00 \* Pag: 110
- \* Foto: 150 b/n
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 17x24



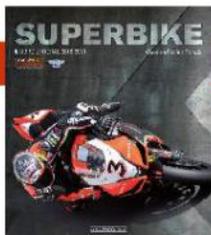
**MILLE MIGLIA 2013**

- € 70,00 \* Pag: 288
- \* Foto: centinaia b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 24x33



**LES 24 HEURES DU MANS 2013:  
90 ANS, LE LIVRE OFFICIEL**

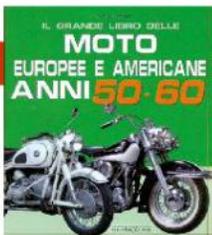
- € 54,00 \* Pag: 264
- \* Foto: centinaia a colori
- \* Testo: FRANCESE
- \* Formato: cm. 24x32



**SUPERBIKE 2013-2014  
Il libro ufficiale**

- € 19,90 \* Pag: 176
- \* Foto: 165 a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 24x27

Disponibile anche l'edizione inglese:  
**SUPERBIKE 2013-2014 The Official Book**



**IL GRANDE LIBRO DELLE  
MOTO EUROPEE E AMERICANE  
ANNI 50 E 60**

- € 39,00 \* Pag: 240
- \* Foto: centinaia b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 25x28



**GIACOMO AGOSTINI  
Immagini di una vita  
A LIFE IN PICTURES**

- € 40,00 \* Pag: 208
- \* Foto: 221 b/n e 137 a colori
- \* Testo: ITALIANO/INGLESE
- \* Formato: cm. 28x31



**LANDINI  
TRATTORI CLASSICI**

- € 39,00 \* Pag: 168
- \* Foto: b/n e a colori
- \* Testo: ITALIANO
- \* Formato: cm. 22x30

## MANIFESTAZIONI 2014

- |                |                                                                       |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 7/9 FEBBRAIO   | TORINO AUTOMOTORETRO'<br>LINGOTTO - PAD. 2                            |
| 14/16 FEBBRAIO | NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO<br>AUTO/MOTO (MI) - PAD. A                     |
| 5/6 APRILE     | REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO<br>PAD. D - STAND 757/758                |
| 11/13 APRILE   | NOVEGRO RUOTE COLLECTION<br>MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO<br>(MI) - PAD. A |

## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

## Gennaio

**23 - 26 WINTER MARATHON (TN)**  
A Madonna di Campiglio, la classica gara di regolarità notturna sulle Dolomiti compie 26 anni.  
www.wintermarathon.it



**22 - 29 RALLYE MONTECARLO HISTORIQUE**

Il mitico e durissimo "Monte", per gli emuli di Munari, nel principato di Monaco. Partenze da Varsavia, Copenhagen, Glasgow, Reims, Barcellona e Monte Carlo. www.amc.mc

## Febbraio

**7 - 8 COPPA DELLA FAVERA**  
Gara invernale di regolarità classica Csaì, con 500 km di percorso alpino da completare dalle 19 del venerdì alle 11 del sabato, con partenza e arrivo a Cittadella (PD).  
www.coppadallafavera.it

**22 - 23 COPPA DEI LUPI (FR)**  
Maratona notturna invernale di regolarità classica Csaì, con partenza da Sora, Frosinone.  
www.scuderiatempoperso.it

**22 - 24 WINTER RACE (BL)**  
Seconda edizione della gara invernale di regolarità classica Csaì per vetture costruite fino al 1972, con base a Cortina d'Ampezzo, organizzata da Alte Sferre. www.winterrace.it

## Marzo

**22 - 23 VALLI E NEBBIE 2013 (FE)**  
Evento turistico Asi con prove, organizzato dal Officina Ferrarese del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183. www.officinaferrarese.it

## Aprile

**5 - 6 LANCIA DELTA REGINA PER SEMPRE (TV)**  
Raduno di marca organizzato nel Valdobbiadene dal Delta Club Italia.  
www.persempreregina.com

**7 - 12 TOUR AUTO OPTIC (F)**  
La più celebre gara francese per auto d'epoca, con partenza da Parigi e cinque giorni attraverso la Francia, da Nord a Sud. www.tourauto.com

**13 COLLI GORIZIANI HISTORIC (GO)**  
Manifestazione di regolarità promozionale Asi organizzata dal Club Gorizia Auto Moto Storiche.

www.gasclub.it, www.coligorizianihistoric.it

## Maggio

**3 - 5 DONINGTON HISTORIC FESTIVAL (GB)**  
Un fantastico festival del motorismo storico britannico, con corse ed eventi di ogni genere nel Donington Park, Castle Donington, Derby.  
www.doningtonhistoric.com

**9 - 11 ASI MOTOSHOW (PR)**  
All'Autodromo di Varano de' Melegari, l'Asi organizza "La Storia della Moto in Pista", tredicesima edizione di uno dei più grandi eventi internazionali in Europa riservato alle moto storiche.  
www.asifed.it

**15 - 18 MILLE MIGLIA (BS)**  
La rievocazione della "corsa più bella del mondo" compie trent'anni. Come da tradizione, il percorso è Brescia - Roma - Brescia; ammessi solo modelli di vetture che hanno preso parte a una delle ventiquattro edizioni dal 1927 al 1957. www.millemiglia.eu.

**15 - 18 MG ALLAPRIMAVERA SUDTIROLESE**  
Raduno di marca con base ad Appiano, Alto Adige. Tel. 338 314 67 79.

**30 ALFAMANIAPASSION CLUB TRA LE DUE BAIE (GE)**  
Maxiraduno di vetture Italiane, con ritrovo in Piazza Sturla a Sestri Levante (GE). Tel. 3476306772.

## CALENDARIO ASTE

## Gennaio

■ **12-19 BARRETT-JACKSON SCOTTS DALE (USA)**  
Westworld of Scottsdale. www.barrett-jackson.com/scottsdale/

■ **16 BONHAMS SCOTTS DALE (USA)**  
The Westin Kierland Resort & Spa. Bonhams, www.bonhams.com

■ **18 RM AUCTION ARIZONA (USA)**  
All'Arizona Biltmore Resort e Spa in Phoenix. RM Auctions, www.rmauctions.com

## Febbraio

■ **5 RM AUCTION PARIGI (F)**  
Place Vauban. RM Auctions, www.rmauctions.com

■ **6 BONHAMS - PARIGI (F)**  
Les Grandes Marques du Monde, Grand Palais. Bonhams, www.bonhams.com

## SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

## Gennaio

**4 - 6 MILLENNIUM MARE FIERA DI LANCIANO (CH)**  
Mostra-mercato di ricambi auto e moto, accessori d'epoca alla Fiera di Lanciano.  
www.millenniumeventi.it

**11-12 MOSTRA-MERCATO RAVENNA**  
Giocattolo d'epoca, modellini e trenini al Pala De Andrè (RA). www.expofiere.net

**11 - 12 AREZZO CLASSIC MOTORS**  
Mostra-scambio per veicoli da collezione presso il polo fieristico di Arezzo.  
www.arezzoclassicmotors.it

**25 - 26 FERRARA AUTO E MOTO DEL PASSATO (FE)**  
Mostra-mercato dei ricambi d'auto d'epoca. www.marcelloeventi.it

## Febbraio

**1 - 2 MOSTRA-SCAMBIO MONTICHIARI (BS)**  
Al Centro Fiera del Garda di Montichiari. www.centrofiera.it

**1 - 2 MOSTRA-SCAMBIO PESARO**  
Auto, moto e cicli d'epoca al quartiere fieristico di Pesaro (PU).  
Tel. 0541 731096 - 347 1844267.  
mostrascambiopesaro@libero.it

**5 - 9 RETROMOBILE - PARIGI (F)**  
Tra le più rinomate manifestazioni di settore d'Europa. Paris - Porte de Versailles. www.retromobile.com

**7 - 9 AUTOMOTORETRÒ (TO)**  
A Lingotto Fiere si tiene la trentaduesima edizione del Salone Internazionale con mostra-scambio, organizzato dall'Associazione Automotoretrò. www.automotoretro.it



**14 - 16 MOSTRA SCAMBIO NOVEGRO (MI)**  
Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

## Marzo

**2 - 3 MOSTRA SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)**  
A Malpensa Fiere, una mostra scambio per auto e moto d'epoca.  
automotoepoca.eu

**8 - 9 OLD TIME SHOW FIERA DI FORLÌ**  
Mostra scambio organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca (Asi).  
Tel. 0543 793511. www.fieraforli.it

**8 - 9 MOSTRA-SCAMBIO LONIGO (VI)**  
Auto, moto, cicli e ricambi d'epoca: Organizzazione Pro-Loce di Lonigo.  
www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio

**15 - 16 MOSTRA-SCAMBIO VALLO DELLA LUCANIA (SA)**  
Per auto, moto e ricambi d'epoca, presso Fiere di Vallo. Auto Revival Club (Asi).  
Tel. 334 7089996. www.fieredivallo.it

**22 - 23 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI MODENA**  
Presso la zona delle feste Ponte Alto.  
Tel. 329 8632271.  
mostrascambiomodena@libero.it

**22 - 23 MOSTRA-SCAMBIO BERGAMO**  
Per auto moto epoca e pezzi custom, presso Aereoclub Bergamo, Orio al Serio, con gara di accelerazione per Vespa e scooter. www.bgexpo.it

**23 MOSTRA-SCAMBIO SANTHIÀ (VC)**  
Auto e moto classiche e d'epoca in Piazza Aldo Moro.  
www.alpimotoclub.com

**16 MOTORI E SAPORI CASTELFRANCO EMILIA (MO)**  
Mostra scambio con motoraduno d'epoca, raduno nazionale "Vespa", Fiat "500", supercar costruite tra Modena e Bologna. Tel. 349 0833593, mail@marcoleonardi.org.

**29 - 30 MOSTRA-SCAMBIO D'EPOCA GROSSETO**  
Pezzi di ricambio per auto e moto, mobili e oggetti di antiquariato, modellismo al Centro Fiere di Braccagni, Grosseto.  
www.grossetofiere.it

**29 - 30 MOSTRA-SCAMBIO OSNAGO (LC)**  
Con raduno "Passeggiata di Primavera", organizzato a sostegno dell'Associazione Amici della Paraplegia. Tel. 340 8927229. www.comitatoparaplegia.com

## Aprile

**5 - 6 MOSTRA SCAMBIO REGGIO EMILIA**  
Rassegna organizzata dal Club Auto Moto Epoca Reggiano (Asi).  
Tel. 333 4388400. www.camerclub.it

**11 - 13 AUTO COLLECTION NOVEGRO (MI)**  
Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro.  
www.parcoesposizioninovegro.it

**12 - 13 GRANDE MERCATO DI PRIMAVERA (FE)**  
Mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. Tel. 042 5090774, www.marcelloeventi.it

**25 - 27 MILANO AUTOCLASSICA**  
Il Salone del veicolo d'epoca, alla Fiera di Milano, promette un'edizione d'alto livello. www.orgacom.it

**SCUDERIA BRESCIA CORSE**

**LARGO AI GIOVANI**

**A**prendo la consueta riunione di fine anno della Scuderia Brescia Corse, il presidente Ugo Gussalli Beretta è stato esplicito: "Il 2013, come il precedente, è stato per tutti un anno difficile.



Le scarse iscrizioni alle gare, molte delle quali cancellate per mancanza di equipaggi, hanno turbato la stagione sportiva. Per questo motivo, intendiamo dare un segnale di forte impegno e di fiducia all'ambiente dell'automobilismo storico". Affiancato dal vicepresidente Aldo Bonomi, Gussalli Beretta ha quindi presentato un progetto del tutto nuovo per il settore delle auto d'epoca: la Scuderia Brescia Corse ha istituito un "Progetto Giovani" a favore di quanti vogliono avvicinarsi alle gare "classiche". L'iniziativa prevede la selezione di dieci appassionati - piloti o navigatori di età compresa tra i diciotto e i trent'anni - che vogliono impegnarsi nelle competizioni. Sotto la guida del direttore sportivo Valerio Bocelli e di Osvaldo Peli, i giovani selezionati seguiranno corsi di regolarità, potendo effettuare prove pratiche. Con il sostegno economico della Scuderia, i migliori tra loro potranno disputare alcune gare con la Lancia "Fulvia Coupé" che la socia Antonella Rebuffoni ha appositamente donato alla Brescia Corse. Per informazioni o candidature si può consultare il sito [www.scuderiabresciacorse.it](http://www.scuderiabresciacorse.it)

**SAN SEVERO (FG)  
LA "X1/9"  
CHIUDE L'ANNO**

Il 20 ottobre si è tenuto a San Severo (Foggia) il raduno di fine stagione delle Fiat "X1/9" Bertone. L'evento è stato organizzato dal Club X1/9 Italia, con la partecipazione di oltre trenta vetture provenienti da tutta la penisola: il programma prevedeva un ricco itinerario culturale ed enogastronomico tra i luoghi incantevoli del Gargano. L'evento ha chiuso la stagione dei raduni 2013 del sodalizio, ricca di eventi che hanno richiamato centinaia di equipaggi non solo da tutta Italia ma anche dal resto d'Europa. [www.clubx19.it](http://www.clubx19.it)



**LAGO DI COMO  
WEEKEND  
CON LE DINO**

Il 4° raduno annuale del Club Dino Italia si è svolta quest'autunno nella zona di Lago di Como, con partecipanti anche da Germania, Belgio e Austria. Oltre alle Fiat "Dino Spider", Fiat "Dino Coupé" e Dino "246 GTS" costruite da Ferrari, hanno partecipato una Lancia "Stratos" (con motore Dino), una Maserati "Mistral" e una Ferrari "308 GTB". Sabato mattina si è tenuto un giro turistico con visita della Brianza e alla splendida cittadina di Bellagio. Le vetture sono state esposte sulle rive del lago mentre i partecipanti visitavano il parco di Villa Melzi. La Domenica è iniziata con la visita a una collezione di veicoli militari a Cremella.

<b>DIRETTORE RESPONSABILE</b>	Raffaele Laurenzi
<b>ART DIRECTOR</b>	Stefano Tosi
<b>REDAZIONE</b>	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (caposervizio) Fabrizio Greggio (caposervizio) Dario Tonani
<b>IMPAGINAZIONE</b>	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
<b>SEGRETARIA DI REDAZIONE</b>	Paola Pisati
<b>COLLEZIONE QUATTORRUOTE HANNO COLLABORATO</b>	Federico Robutti Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Vincenzo Di Donna, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luigi Giuliani, Luciano Greggio, Paolo Mazzetti, Maurizio Schifano, SignAgency, Gianluigi Vignola
<b>FOTOGRAFIE</b>	Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Roberto Carrer, Massimo Condolo, Fotolia.com, Thomas Maccabelli, Monica Sabatino, Daniele Tenconi <b>Copertina:</b> Daniele Tenconi
<b>DISEGNI</b>	Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA. Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al n. 02 82472429. E-mail: [responsabilitadati@edidomus.it](mailto:responsabilitadati@edidomus.it).

**EDITORIALE DOMUS S.p.A.**

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

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

Editoriale Domus pubblica anche: *Autoprom, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Top Gear, Tuttotrasporti, X Off Road*

**PUBBLICITÀ**

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

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

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

**ABBONAMENTI ITALIA**  
Numero Verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)  
fax 02 57318421 - E-mail: [uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)  
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).  
Modalità di pagamento:  
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)  
- as segno non trasferibile e 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](mailto:subscriptions@edidomus.it)  
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.  
Payment methods:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

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

**PER L'ITALIA**  
Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Betola, 18 20092 Orsello Balsamo MI - tel. 02 860 301 - telefax 02 86030320.

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

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



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

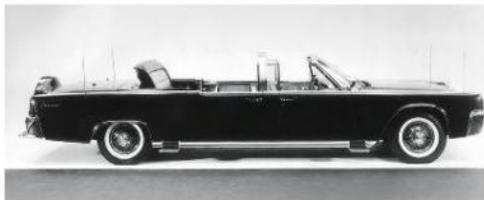


Copyright 2012 - Editoriale Domus S.p.A. Milano. È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.  
Registrazione del Tribunale di Milano n. 70/9 del 26/10/1987.



LINCOLN "CONTINENTAL"

# ALLA CASA BIANCA COSTAVA 500 \$ L'ANNO



**Nelle scorse settimane, in occasione del 50° anniversario dell'assassinio del Presidente Kennedy, si è detto poco della Lincoln su cui era a bordo. Che caratteristiche aveva?**

**Tiziano Molteni**

Il giorno dell'omicidio di Dallas, avvenuto il 22 novembre del 1963, JFK era seduto sul sedile posteriore della Lincoln "Continental" presidenziale, la speciale versione a passo allungato dell'omonima convertibile prodotta da questo marchio del gruppo Ford.

La vettura, lunga sette metri e di colore blu con i rivestimenti interni chiari, venne consegnata ai Servizi segreti della Casa Bianca nel 1961, nome in codice "X-100". L'abitacolo poteva essere chiuso da un padiglione d'acciaio rivestito in pelle nera oppure da una cupola in plastica trasparente. Durante le cerimonie ufficiali la vettura viaggiava invece scoper-

ta per permettere al Presidente di mostrarsi alla folla, come in quella tragica circostanza: a questo scopo il sedile posteriore poteva essere rialzato di 26 cm.

La "Continental" era dotata di un potente impianto di riscaldamento e di condizionamento e di speciali piattaforme estraibili (quattro sui lati e due dietro) su cui salivano gli agenti della scorta. Le fiancate e i cristalli erano blindati. A bordo vi erano due radiotelefonici antintercettazioni.

Il motore era l'8V di sette litri da 304 CV di serie, ma venne abbassato il rapporto al ponte per consentire una marcia fluida e regolare anche a bassissima velocità.

Nella nota stampa dell'epoca si precisava che l'auto restava di proprietà della Ford, che l'affittava alla Casa Bianca per 500 dollari all'anno. Oggi la "Continental" di JFK è esposta all'Henry Ford Museum di Dearborn, Michigan, Usa.

**Presidenziale**

*Sotto. Le fiancate e i vetri erano blindati. Sui parafranghi ci sono le astine portabandiera.*

*In alto. La vettura con a bordo Kennedy, in piedi dietro all'autista, durante una parata ufficiale.*

*Sopra a sinistra. Le tre configurazioni: chiusa con padiglione in acciaio; con padiglione in plastica, convertibile con sedile rialzato.*



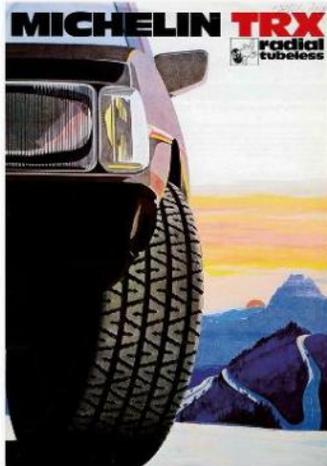
## MICHELIN TRX 1975

# ANCORA IN VENDITA

**Quali i vantaggi dei pneumatici Michelin "TRX"? Sono ancora in commercio?**

**Franco Fontana**

Il pneumatico radiale "TRX" fu introdotto dalla Michelin nel 1975 ed era caratterizzato da una precisione di guida, un'affidabilità e un confort di altissimo livello. Di tipo tubeless (cioè senza camera d'aria) aveva misure in millimetri e non in pollici ed era montato su un cerchio speciale tipo "TR" (tensione ripartita), caratterizzato dal bordo più basso e dalla zona di appoggio particolarmente ampia. In questo modo, il tallone, cioè la parte del pneumatico che assicura il collegamento con il cerchio, poteva estendere la zona di flessione fino al 30% in più rispetto a una gomma tradizionale a tutto vantaggio della tenuta di strada ad alta velocità. Il "TRX" è stato prodotto fino a metà anni Ottanta ed ha equipaggiato molte vetture sportive, tra cui la Ferrari "512 BB", la Peugeot "205 Turbo 16" e l'Alpine "A310 V6". Oggi il "TRX" è riproposto nella linea Michelin "Pneus collection".



## "DYANE EDELWEISS"

# SOLO PER LA SPAGNA

**Ho visto a Barcellona una Citroën "Dyane" con le scritte "Edelweiss". Può averle applicate il proprietario o sono d'origine?**

**Vittorio Marostica**

Si tratta di una serie speciale di 750 pezzi numerati dell'utilitaria francese che fu realizzata nel 1981 per il solo mercato spagnolo. La vettura si distingue per la vernice azzurro metallizzato, gli specchi specifici, il portapacchi, i paraurti supplementari rinforzati, le calotte a tre raggi della "GS X3", le luci posteriori della Peugeot "104" e, ovviamente, gli adesivi "Edelweiss". La meccanica era di serie: motore bicilindrico boxer raffreddato ad aria di 602 cm<sup>3</sup> con 30 CV DIN.



## DUAL GHIA



# UN'AMERICANA A TORINO

**Mi è piaciuta molto la Ghia "L 6.4" pubblicata nelle pagine delle aste sul numero di ottobre. Che origine ha questo modello?**

**Virgilio Montagni**

La vettura a cui lei si riferisce discende dalla Dual-Ghia "Firebomb" del 1956, derivata a sua volta da un prototipo disegnato da Virgin M. Exner nel 1954. L'industriale americano Gene Casaroll ne rimase così affascinato da decidere di costruirne una piccola serie, fondando allo scopo la Dual Motors di Detroit, marchio attivo fino al 1962. In totale furono assemblate 117 vetture, 115 cabriolet e due coupé. Trenta sono sopravvissute e una di esse è stata

venduta lo scorso anno all'asta di Gooding's a Monterey (Usa) per 364.000 euro. L'assemblaggio avveniva in Italia alla Ghia, che costruiva non solo la carrozzeria ma anche il telaio completo. Le parti meccaniche, ossia il motore (un V8 Dodge da 240 CV), le sospensioni, i vetri, il parabrezza e parte degli strumenti provenivano invece dagli Stati Uniti. Chiusa la Dual, nel 1962 la Ghia mise in produzione la "L 6.4", il cui frontale riprendeva lo stile dell'originale "Firebomb". Una delle 26 "L 6.4" allestite a Torino è stata acquistata, sempre a Monterey nel 2013, per la somma di 265.000 euro.



**La preferita dai cantanti**  
Sopra. La Ghia "L 6.4" del 1962: la possedevano artisti del calibro di Frank Sinatra e Dean Martin.  
In alto. La Dual-Ghia "Firebomb" convertibile: ne vennero assemblate a Torino 117, di cui due coupé.  
In alto a sinistra. Il prototipo del 1956 di Virgil Exner che affascino Gene Casaroll, il fondatore dell'effimera Dual-Ghia.

# Con l'overdrive HA UNA MARCIA IN PIÙ



**Nell'articolo che ha come protagonista la Fiat "2300" si cita, tra gli optional, l'overdrive, che la Casa torinese aveva battezzato "moltiplicatore". Come funzionava?**

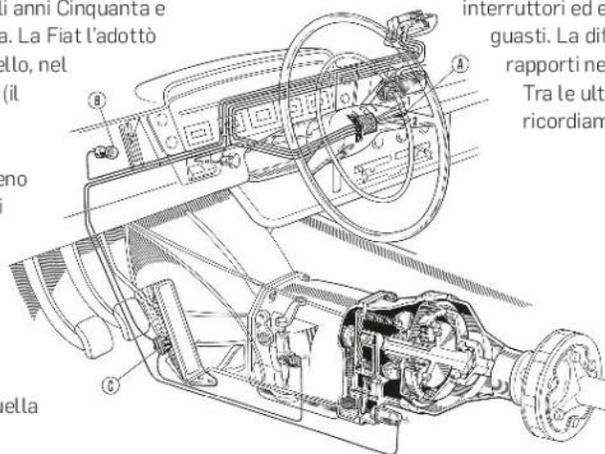
**Giacomo Rossiglioni**

Sviluppato e prodotto dalla fine degli anni Quaranta dalla britannica Laycock-de Normanville, l'overdrive era diffuso come optional su alcune vetture, specie tedesche e inglesi, degli anni Cinquanta e Sessanta, specialmente se di grossa cilindrata. La Fiat l'adottò sull'ammiraglia "2300" fin dal lancio del modello, nel 1961 ed era offerto a un prezzo di 80.000 lire (il 5% del prezzo della vettura). L'overdrive è costituito da una "scatola" supplementare montata a valle del cambio, contenente un treno di ingranaggi epicicloidali che ha la funzione di "moltiplicare", con un rapporto più lungo, una o più marce. Scopo dell'overdrive era quello di ridurre il numero di giri del motore, e quindi consumo, rumorosità e usura del motore a pari velocità. Nel caso della Fiat "2300", esso agiva solo sulla quarta marcia, cioè la presa diretta, ovvero quella con il rapporto di trasmissione pari a

1:1. Azionandolo, tale rapporto saliva al valore di 1:0,756 e quindi il numero di giri del motore si riduceva di circa il 25% ottenendo lo stesso effetto di una "quinta di riposo". Su certi modelli, come le Triumph "Dolomite" e "Dolomite Sprint" degli anni Settanta, l'overdrive poteva invece essere azionato anche in terza, oltre che in quarta, dando origine a un rapporto intermedio, utile in talune condizioni di marcia. L'attivazione o la disattivazione dell'overdrive avveniva solitamente tramite un pulsante collocato sul pomello della cloche (Triumph e Volvo), oppure tramite una levetta montata sul piantone del volante, come nel caso della Fiat "2300". Su quest'ultima l'overdrive poteva essere disinnestato anche effettuando il "kick-down", ovvero spingendo a fondo il pedale dell'acceleratore fino ad azionare un pulsante collocato sul pavimento: ciò era particolarmente utile in caso di accelerazione repentina. Più in generale, l'overdrive, montato su un cambio già esistente, costituiva una soluzione relativamente più economica rispetto all'adozione di un cambio a cinque rapporti progettato e costruito ex novo. Esso era però penalizzato dall'assorbimento di potenza, dovuto al treno di ingranaggi aggiuntivo, al peso, che si andava a sommare a quello del cambio, e alla complicazione di un sistema di comando costituito da cablaggi,

interruttori ed elettromagneti, fonte di possibili guasti. La diffusione dei cambi a cinque rapporti ne decretò il progressivo declino.

Tra le ultime vetture a montare l'overdrive ricordiamo le Volvo "240"- "340".



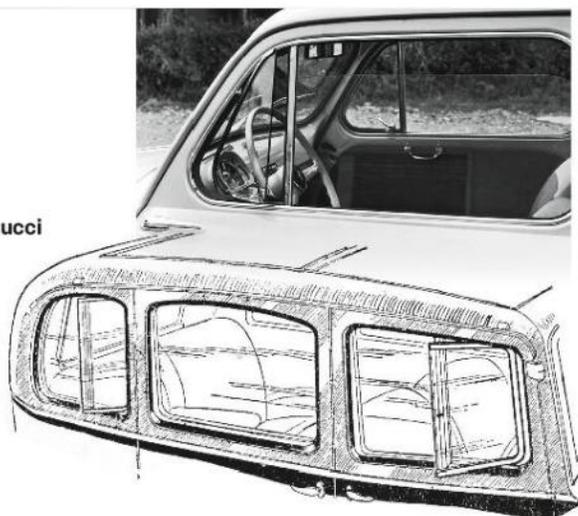
**Elettrico e meccanico**  
A sinistra. Lo schema del cambio con overdrive della Fiat "2300". A: leva di comando sul piantone; B: spia di avvenuto innesto; C: pulsante di disinnesto sotto al pedale dell'acceleratore. Nella spaccato, la scatola dell'overdrive montata tra il cambio e il giunto dell'albero di trasmissione.

## IL DEFLETTORE

### ARIA FRESCA A COSTO ZERO

**Quando fu inventato il deflettore? Sulla mia Fiat "600" io l'apprezzo molto.**  
**Angelo Martucci**

Ancora oggi c'è chi rimpiange il deflettore (foto a destra), che permetteva un rapido ricambio d'aria nell'abitacolo senza creare fastidiose correnti. Questa utile invenzione fu ideata dal carrozziere americano Fisher nel 1931. Egli pensò di dividere ciascuno dei cristalli laterali in due parti (disegno a destra in basso), una scorrevole verticalmente e l'altra rotante attorno a un asse verticale. La parte girevole era orientata in modo che l'estremità anteriore fosse sempre all'interno della vettura e quella posteriore all'esterno. Un sistema di ventilazione che funzionava come un aspiratore d'aria, semplice e gratuito.



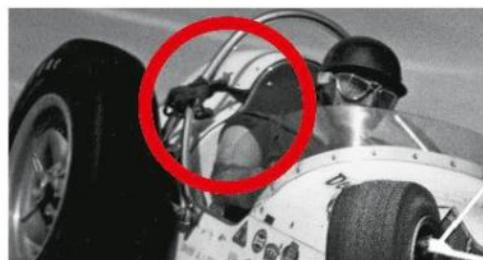
## CINTURE DI SICUREZZA IN F.1

### ARRIVARONO TARDI

Nella rubrica *Posta di novembre* è stata pubblicata una foto di Luigi Musso su Ferrari mentre indossava, nel 1958, le cinture di sicurezza. Non mi risulta che le monoposto in quegli anni ne fossero già dotate. Quando furono montate sulle auto di F.1?

Massimo Oliverio

L'immagine a cui le si riferisce ritrae la Ferrari "412 MI" di Musso alla 500 Miglia di Monza del 1958 (e non, come erroneamente indicato a pag. 28, la "246" al G.P. di Francia di quello stesso anno): il pilota romano indossava in effetti le cinture di sicurezza. Esse vennero montate perché la gara, che si svolse sull'anello di alta velocità del circuito brianzolo solo per due anni (1957 e 1958), prevedeva la partecipazione sia di vetture di F.1 sia di Formula Indianapolis. Il regolamento le prevedeva (erano definite bretelle a rapido sganciamento) perché l'evento originava dagli Usa, dove le cinture in gara erano già in uso. In Formula Uno, invece, esse apparvero solo verso la fine degli anni Sessanta.

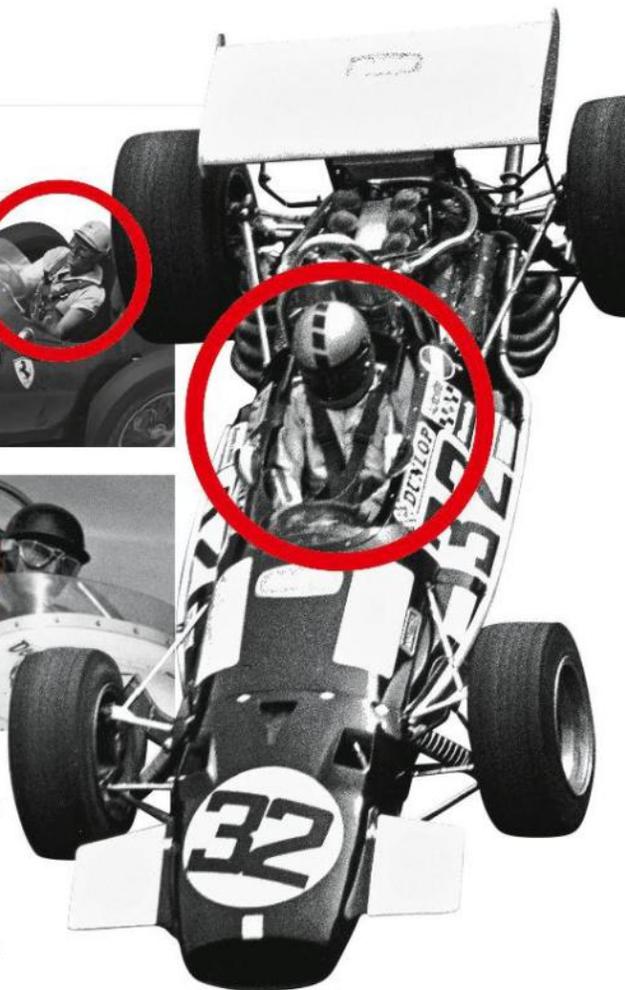


#### Quattro punti

Sopra. Jimmy Bryan con la Dean Van Lines Special in una prova della 500 Miglia di Monza del 1957: le cinture, slacciate, sono legate al roll bar.

In alto. Luigi Musso, legato, sulla Ferrari "412M" a Monza nel 1958.

A destra. La Brabham di Courage del 1969: una delle prime con le cinture.



# SALON RETRO MOBILE

AUTO · MOTO · PASSION



## 5 - 9 febbraio 2014

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES  
PAVILLON 1

### Esposizioni inedite in Europa

- Le straordinarie auto dei Maraglia
  - Le « Alpine » di Jean Rédélé
  - I 100 anni della Prima Guerra Mondiale - 1914/1918
- Youngtimers : i 35 anni della Parigi/Dakar
  - 2 auto da record degli anni '20 dall' incredibile destino

**Più di 500 auto esposte**

**La « Galleria d'Arte Automobilistica »  
con 45 artisti**

**500 espositori**

Commercianti di pezzi di ricambio e utensili, Clubs e Federazioni, organizzatori di eventi, Stampa e Case Editrici, commercianti di auto d'epoca, souvenirs e modellismo, Case d'Asta, restauratori, carrozzieri e meccanici, compagnie di assicurazioni specializzate.

# ARRIVÒ “FLAVIA” E RIMASE PER SEMPRE

Mio padre la comprò dopo ben cinque Alfa Romeo. Nessuno si aspettava una Lancia. Invece lei conquistò tutti e io imparai a guidarla che neppure arrivavo ai pedali (a Napoli si poteva...). Ebbene, ce l'ho ancora

**N**ella nostra famiglia siamo sempre stati Alfisti. Mio padre Carlo ha avuto due “1900”, di cui una “Super” di colore nero, molto simile alla “Pantera” della Polizia di una volta. Papà ci raccontava sorridendo che, nel '57-60, quando passava per via Roma a Napoli oppure a Fuorigrotta con la sua “1900” era un fuggi-fuggi generale di tutte le lucciole sui marciapiedi. La serie di Alfa di famiglia è poi continuata con la “Giulietta TI” ultima serie, la “Giulia Super 1.3”, l’“Alfasud 1.3”, l’“Alfa 6 2.5 turbodiesel”.

Nel '67, però, mio padre si concesse una parentesi: comprò infatti una Lancia “Flavia 1.8” prima serie, automobile bellissima che piaceva molto a mia madre e fu una grande sorpresa per mio fratello e per me. Quando papà arrivò a casa e citofonò per invitarci a vedere la macchina provammo tutti un turbinio di stupore, fascino, meraviglia. L'auto era splendida, col suo musetto a forma di sorriso ammiccante, i quattro fari luminosi, il bel grigio metallizzato, i 6 posti su due file, il cambio al volante, la trazione anteriore, gli interni in panno grigio morbidissimo.

Ma l'elemento che mi piaceva di più era il volante con la corona in legno derivato dalla “Fulvia Coupé” che mio padre aveva fatto montare al posto di quello nero di serie con l'archetto in ac-

ciaio per il clacson. Un pomeriggio, mentre ero seduto al volante con i piedi che stentavano a raggiungere i pedali (avevo solo 11 anni), passarono tre miei compagni delle medie; li invitai subito a bordo, sui sedili davanti, a contemplare quanto segnava il contachilometri, quante marce aveva il cambio, come era lungo il muso, come erano comodi i sedili. Provammo, a turno, a ingranare le marce premendo il pedale della frizione.

Crescendo un po' in altezza e di età, imparai a guidare la “Flavia” per le strade chiuse al traffico dell'Ippodromo di Agnano, dove mio padre mi consentiva di portarla a bassa velocità, essendo lui allenatore e guidatore, nonché titolare di una scuderia di cavalli per il trotto.

## Fu la mia auto scuola

Avevo 17 anni quando in famiglia arrivò la “Giulia 1.3”, per cui la “Flavia” cominciò a essere usata meno; così presi a guidarla io, anche senza patente, per andare a scuola (breve tratto di circa 2 km). La vettura, anche perché oggetto di una manutenzione puntuale e minuziosa, non ha mai dato grossi problemi.

Unico punto debole, che mio padre sottolineava spesso, era la scarsa durata della frizione, troppo sottodimensionata e fragile per una

### Solo 964 furono a iniezione

Sotto. La vettura, una “1.8 Iniezione” prima serie, arriva in famiglia nel '67.

In basso. Quando papà si ammala, la “Flavia” rischia di essere venduta, ma Vincenzo Di Donna si oppone in tutti i modi e la reclama per sé.

In basso a destra. Dietro il parabrezza c'è ancora - esibito con orgoglio - il bollo del 1969.



FOTO DI MONICA SABATINO





macchina di circa 16 quintali e che doveva attraversare tutta Napoli col traffico già all'epoca era terribile. In media ogni 25mila km dovevamo sostituirla. Col tempo la vettura fu gradualmente abbandonata.

Mio padre si ammalò e pensò di venderla approfittando anche di qualche offerta allettante dei concessionari. Fu io a oppormi in maniera decisa e a volerla conservare a tutti i costi. L'intenzione era di rimetterla a posto per portare a spasso mia madre Teresa, che apprezzava molto quella macchina.

#### Non chiedetemi quanto ho speso

Nel 2004 è cominciata la lunga avventura del restauro, dapprima presso un mio amico di Perugia, grande appassionato, e poi grazie alle attenzioni di Peppino Cocchiario di Santa Maria Capua Vetere (NA). Il motore era ormai bloccato e l'avantreno da rifare. Dopo qualche anno e varie peripezie sono riuscito a guidare nuovamente la cara "Flavia", tornando indietro nel tempo di quarant'anni.

Qualche amico mi ha chiesto quanto ho speso e se, a conti fatti, ne è valsa la pena. Io considerazioni del genere non ne ho fatte. La mia "Flavia" ha un valore affettivo che va ben oltre quello economico. Per me è stato un bel modo di ricordare mio padre... (Vincenzo Di Donna)

#### Questioni di cuore

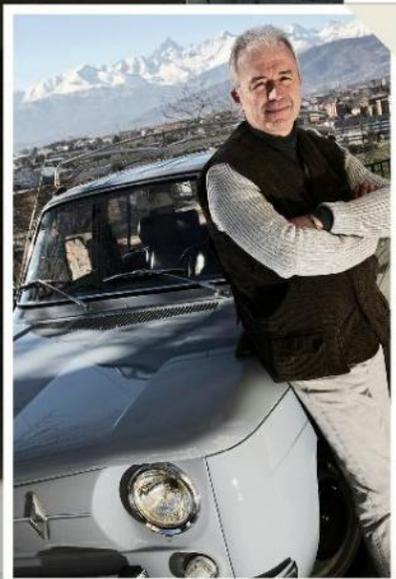
Sopra. Vincenzo Di Donna, di professione cardiologo (vive e lavora a Caserta), è da sempre un grande appassionato di "storiche", Alfa Romeo soprattutto. Di sé dice: "nelle mie vene scorre benzina mista a globuli rossi".

In alto. Il libretto di circolazione e il portachiavi originale della concessionaria Lancia Bozzauto di Castellammare di Stabia (NA).

#### Il volante della "Fulvia Coupé"

A destra. Il bel volante con la corona in legno è quello di una "Fulvia Coupé"; fu fatto montare dal papà, in sostituzione di quello nero di serie.





Da Torino a Cuneo

Sopra, Andrea Berton ha 52 anni e vive a Pinerolo (Torino); lavora come area manager in un'azienda di imballaggi. La sua "8" ha preso le targhe di Cuneo nel 1970.

# HO FATTO BINGO



"Ce l'aveva mio padre, così ne ho cercata una uguale, ma non pensavo di trovare la stessa!". Andrea Berton, che l'ha riconosciuta per una bruciatura di sigaretta sul cruscotto, l'ha comprata all'istante: era in condizioni discrete e dotata di accessori dell'epoca

di Alfredo Albertini, foto di Thomas Maccabelli



**Piccoli aggiornamenti**  
*Nella foto. La vettura è del 1968: si distingue dai primi esemplari per le calotte più piccole, il disegno delle "lame" dei paraurti e l'assenza delle modanature laterali lucide.*



Q

**Ha messo su plancia**  
 Sopra. Il moderno e nitido cruscotto è rivestito in simil legno: indicata dalla freccia la bruciatura che il padre del proprietario fece a suo tempo con la sigaretta (foto in basso, il particolare). A partire dal model year 1968 vengono montati due strumenti circolari in sostituzione di quello unico rettangolare. La leva del cambio è incurvata verso il pilota per facilitare l'innesto della prima e della terza. La pedaliera è quasi centrale. L'assenza del tunnel offre un senso di ampiezza all'abitacolo.



uando arrivati ai quaranta o cinquant'anni si decide di acquistare una Renault "8 Major" (ma si potrebbe dire lo stesso se si trattasse di un "Alfasud", una "128" o una "Kadett"), nel 99 per cento dei casi la motivazione è legata a un ricordo d'infanzia. Perché quel modello ce l'aveva il papà oppure il nonno, o più semplicemente il vicino di casa. E se sei bambino, certi ricordi ti restano: magari sopiti, ma indelebili. Il tarlo di possederne una, di guidarla, di esibirla ai raduni, riaffiora così in età matura e diventa passione, finché non si stacca l'assegno... Così è andata anche per il torinese Andrea Berton, ma nel suo caso la fortuna ha giocato un ruolo importante.

Torniamo a quando il papà di Andrea, classe 1933, acquista nel 1968 dal concessionario Rabinò di Pinerolo (Torino) la sua prima Renault, una "8 Major", perciò con motore "1100", di colore grigio chiaro. La preferisce alle rivali per la linea originale, i quattro freni a disco di serie e le quattro porte. Due anni più tardi la permuta con un'altra Renault, la "10 Major", sorella maggiore della "8".

"Da allora mio padre cambiò diverse auto", ricorda Andrea, "ma la '8' gli rimase sempre nel cuo-

re e spesso la ricordava. Nel 2005, quando è mancato, è scattata in me l'idea di trovarne una identica". Un giorno del 2010 Berton vede per caso, su un giornale locale, l'annuncio di una "8" in vendita a Barge, nel Cuneese: "Proprio una '8 Major', come quella di mio padre, a un'ora e mezzo da casa mia. Non potevo non andarla a vedere, anche se m'aspettavo di trovare un rottame".

L'auto, targata Cuneo, è nel cortile di una cascina e non sembra affatto il rottame che Berton si aspetta. Ecco il suo racconto: "Mi avvicino, apro la porta e noto una piccola bruciatura sul cruscotto, accanto al posacenere. 'No, non può essere' esclamo dentro di me, perché mi torna subito in mente quando mio padre fece quella bruciatura: un giorno del 1969, di ritorno da una gita a Pragelato. Lo ricordo perché lui ci rimase male: aveva rovinato il cruscotto e per tutto il viaggio non fece che lamentarsene... Insomma, quella '8 Major' era la sua, aveva solo cambiato la targa".

Berton trattiene a fatica l'emozione del suo incredibile ritrovamento e freddamente contratta il prezzo. Il 30 settembre del 2010 manda un carro attrezzi a prendere la vettura e avvia i lavori di re- ➤

**COMODI I SEDILI, MA I RIVESTIMENTI  
IN SKAI RISULTANO FREDDI  
D'INVERNO E ROVENTI IN ESTATE**



**Passo corto, porte piccole**

A sinistra. Gli interni in skai sono pratici da pulire e hanno dimostrato di resistere bene al tempo e all'usura. I poggiatesta sono aftermarket. Lo spazio a bordo è generoso per i posti anteriori, piuttosto limitato in lunghezza dietro. Le portiere posteriori piccole rendono difficoltoso l'accesso.



**Risparmi alla francese**

Sopra. La finitura del pannello porta è ridotta all'essenziale e lascia parte della lamiera a vista. Manca il bracciolo e per chiudere la porta dall'interno c'è una semplice cinghia. Sopra al centro. La luce di lettura inserita nell'accendisigari è un accessorio degli anni Settanta. Sopra a sinistra. La levetta di regolazione longitudinale del sedile. A sinistra. Il comportamento in curva è sicuro, con un leggero sovrasterzo facilmente controllabile.





**Pronta per le vacanze**

*Sopra. La coppia di paraspruzzi marchiati Renault e il portapacchi sono rari accessori dell'epoca. Quest'ultimo, di fattura complessa ma robusta, poggia sulla scocca con quattro "piedini" protetti da tamponi di gomma e si fissa ai goccialetti mediante due attacchi rapidi.*

stauro, che saranno meno impegnativi del previsto; una ripassata alla carrozzeria, un controllo generale della parte meccanica ed elettrica, la sostituzione delle parti soggette a consumo: freni, puntine, candele e così via. Nel 2012 la vettura è pronta e Berton partecipa con la famiglia al raduno dei 50 anni della "8" a Montceaux, in Francia. Nell'ambito del raduno è previsto una sorta di concorso di eleganza e la "8 Major" di Berton si aggiudica il primo premio.

In effetti la macchina è bella ed arricchita da una serie di accessori oggi introvabili che la rendono unica. Per esempio, i paraspruzzi marchiati Renault, la mascherina di gomma per coprire d'inverno le griglie del cofano motore, il portapacchi

sul tetto, i tappetini in gomma e una luce di lettura supplementare in stile ralistico inserita nella presa dell'accendisigari: tutti dell'epoca.

La "8 Major" è la versione con motore di 1108 cm<sup>3</sup> da 50 CV SAE che nel febbraio del 1964 si affiancò a quella di 956 cm<sup>3</sup> introdotta all'origine (1962). Il motore di cilindrata maggiore, lo stesso della "Caravelle", fu voluto dai dirigenti della Casa francese per rispondere alle critiche che la stampa specializzata rivolse alla prima serie, troppo modesta sul piano delle prestazioni e troppo vicina, per cilindrata, alla più economica "Dauphine". Dalla "Major" derivò poi al Salone di Parigi del 1964 la "Gordini" da 90 CV SAE, che conquistò innumerevoli vittorie sportive. Rispetto alla "8" normale, ➤

## CARATTERISTICHE

**IL RUMORE DEL QUATTRO CILINDRI  
AD ASTE E BILANCIERI INVADE  
L'ABITACOLO. UN'ORA D'AUTOSTRADA  
SUI 120 E ARRIVI INTONTITO**

**Motore** Post. longitudinale - 4 cilindri in linea  
Alesaggio 70 mm - Corsa 72 mm  
Cilindrata 1108 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,5:1  
Potenza 50 CV SAE a 4900 giri/min  
Coppia 9 kgm SAE a 2500 giri/min  
Valvole in testa, aste e bilancieri  
Un albero a camme laterale  
Un carb. invertito Solex "32 DISTA"  
Lubrificazione forzata, carter 2,5 litri  
Raffreddamento ad acqua a circolazione  
forzata con circuito sigillato  
Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce  
Leva di comando centrale  
Frizione monodisco a secco  
Rapporto al ponte 4,125:1  
Pneumatici 145x380.

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 4/5 posti  
Carrozzeria portante  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
trapezi, molle elicoidali,  
barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ruote indipendenti,  
semiassi oscillanti, molle elicoidali  
Ammortizz. idraulici telescopici con  
tamponi elastici  
Freni a disco  
Sterzo a cremagliera  
Serbatoio carburante 38 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2270 mm  
Carreggiata ant./post. 1256/1226 mm  
Lungh. 3995 mm - Largh. 1490 mm  
Altezza 1410 mm - Peso a vuoto 760 kg.

**Prestazioni** Velocità 135 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 20 secondi  
Consumo medio 6,8 l/100 km.

### Un cappottino per l'inverno

Sotto. La mascherina in gomma era molto diffusa negli anni 60. D'inverno veniva montata sulle feritoie del cofano motore per favorire il raggiungimento della temperatura d'esercizio. Le patellette si potevano aprire e chiudere in funzione della temperatura esterna.



**La scorta trova un alloggio**

A destra. La ruota di scorta posta sotto il vano bagagli anteriore e celata da uno sportello era un brevetto della Renault, già sfruttato su altre vetture.

Più a destra. Il baule anteriore ha capacità modesta: 250 dm<sup>3</sup> circa.



**Quotazione  
€ 2500**

Delle 44.438 Renault "8" (fra tutte le versioni) immatricolate in Italia ne rimangono assai poche. Nonostante la rarità, tuttavia, la quotazione resta modesta, come del resto avviene per la gran parte delle berline utilitarie dello stesso periodo. Un esemplare in gran forma come quello del servizio può comunque spuntare somme intorno ai 3500 euro.

**Esemplari  
1.318.000**

**Anni di produzione  
1962 - 1973**

**Che c'è in vendita**

Sui siti di compravendita più noti in Italia non si trova neppure una "8". In Francia invece, su [www.leboncoin.fr](http://www.leboncoin.fr), ne figurano una quarantina da 1200 euro in su ("8 Gordini" a parte).



**Non teme i 120 all'ora**

Sopra. Le prestazioni sono buone e permettono di effettuare anche lunghi viaggi. La "Major" è in grado di mantenere in autostrada una velocità di crociera sui 120 km/h.

A sinistra. Il motore posteriore è longitudinale come sulla "Dauphine". Il bocchettone sulla destra è collegato al serbatoio carburante. Sulla "Major" la cilindrata è passata da 956 a 1108 cm<sup>3</sup>.

la "Major" vantava, oltre a prestazioni superiori, un equipaggiamento migliore. Esternamente i due modelli erano praticamente uguali, ma all'interno la "Major" offriva finiture più curate, schienali anteriori regolabili con comando progressivo a rotella e tappeti in moquette.

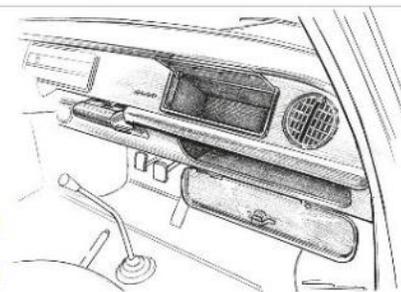
L'esemplare di Berton appartiene al modello year 1968: si riconosce per le calotte ruota più piccole (montate dal 1967), il cruscotto con due strumenti circolari, introdotto per il 1968 al posto di quello rettangolare, e la mancanza dello sportello sul vano portaoggetti. Dal 1969 sulla "8 Major" è disponibile anche il motore di 1289 cm<sup>3</sup> della nuova "12". La produzione della "8 Major" 1,3 litri termina a fine 1971; la "8 Major" di 1,1 litri resta invece a listino fino all'estate del 1973 e verrà poi costruita in Spa-

gnà dalla Fasa-Renault. Chiediamo ad Andrea Berton le sue impressioni sulla "8 Major". "Ciò che mi ha colpito subito", spiega, "è stata la pedaliera spostata verso il centro: una cosa normale sulle utilitarie a motore posteriore, ma oggi non te l'aspetti, perciò ti devi abituare. Il motore è brillante ed elastico, ma rumoroso sopra i 3000 giri, e la frenata non è quella che pretendi da quattro freni a disco, perciò occorre prenderci bene le misure, soprattutto a pieno carico quando gli spazi si allungano. Si sente in fine la mancanza della quinta in autostrada, probabilmente perché siamo ormai abituati a guidare macchine con cinque o anche sei marce. Ma la cosa straordinaria è il consumo: con la '8' riesco a fare 14 o 15 km con un litro. E parlo di una macchina a carburatori, neppure tanto aerodinamica".

**NEL 1964 LA CILINDRATA FU AUMENTATA  
DA "950" A "1100" PER NON  
FAR CONCORRENZA ALLA "DAUPHINE"**



# MOTORE PIÙ GRANDE CONSUMO MINORE

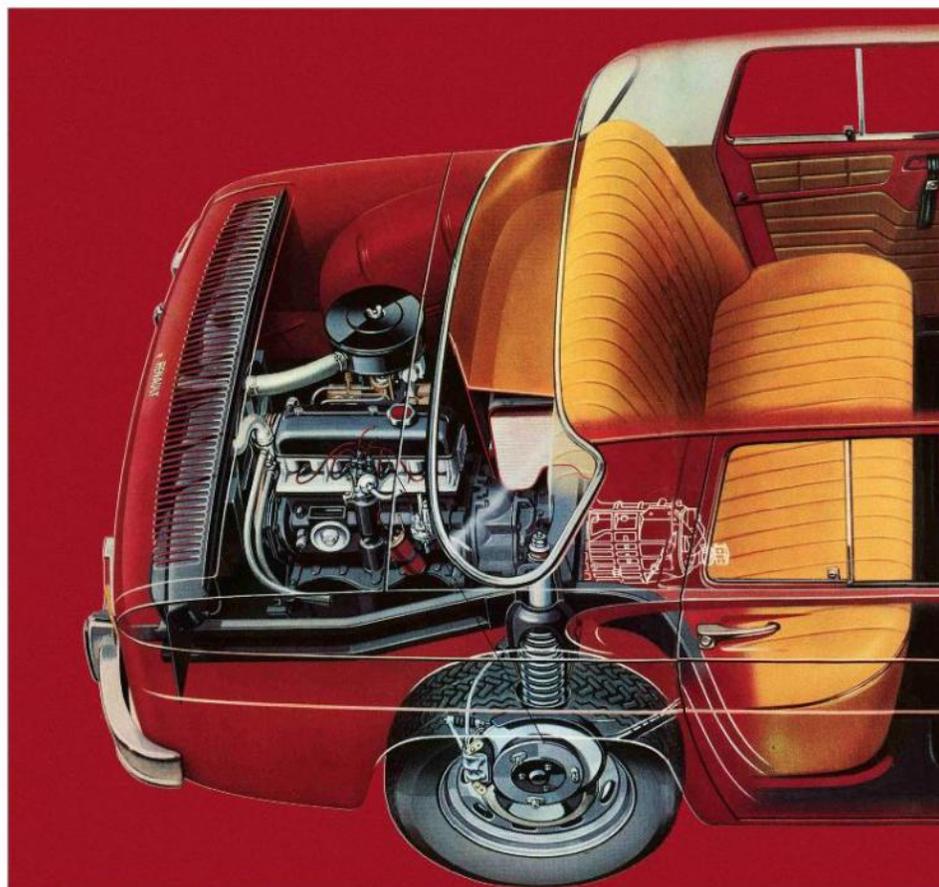


Giudizio positivo per la versione "1100", che si rivela persino più economica della "950". La potenza aumenta solo di due cavalli, ma le prestazioni risultano assai più brillanti. Un po' alto il prezzo

di Alfredo Albertini

**B**ella la pagella della "8 Major" pubblicata sul numero di ottobre 1964 di Quattroruote, pochi mesi dopo la presentazione del modello. I voti migliori andarono alle voci seguenti: velocità, accelerazione e ripresa, marcia in salita, tenuta di strada, freni. Molto bene anche il motore, giudicato elastico e sobrio, mentre qualche critica venne fatta al confort di marcia (la vettura fu giudicata rumorosa). Bene anche la linea, moderna e squadrata, le finiture, la visibilità, specie anteriore, e la piccola manutenzione, fatta eccezione per la laboriosità richiesta dal cambio ruota per via della posizione scomoda della ruota di scorta, collocata in un vano sotto il piano di carico anteriore.

Tra i "contro", il prezzo non proprio concorrenziale. Come si vede dalla tabella qui sotto, la "Major" costava più della Fiat "1100 D", che era una "1200" di cilindrata. Nella prova la nuova vettura della Regie veniva messa a confronto, sul piano delle prestazioni, anche con la "8" normale. A questo riguardo Quattroruote scrisse: "Il motore '1100' della 'Major' differisce solo lievemente nei dati di erogazione dal '956' della '8' e ha una potenza superiore di appena 2 CV SAE: ciononostante abbiamo constatato differenze piuttosto sensibili, soprattutto nell'accelerazione. Per quanto riguarda i consumi, possiamo affermare che alle medie velocità essi sono praticamente uguali, mentre a quelle più alte questa nuova versione di maggiore cilindrata denuncia addirittura valori inferiori e risulta perciò più economica".



## LE CONCORRENTI

						
	Renault 8 Major	Fiat 1100 D	Ford Taunus 12M	Opel Kadett Lusso	Simca 1000 GL	Volkswagen 113 (Maggiolino)
Cilindrata cm <sup>3</sup>	1108	1221	1183	993	944	1192
Potenza CV SAE/giri	50/4900	55/5000	50/5000	47/5200	52/5400	41,5/3900
Velocità km/h	135	130	130	120	132	115
Prezzo all'epoca lire	997.000	960.000	1.015.000	1.080.000	985.000	895.000
Quotazione attuale euro	2500	3500	3500	3500	2000	6500



**Il peso è dietro e si sente**

A sinistra. In curva la tenuta di strada è sicura, con un lieve accenno di sovrasterzo. Più a sinistra. Il portaoggetti è chiuso da uno sportello.

Sotto. Lo spaccato della "8" mette in evidenza la disposizione "tuttodietro" con il motore disposto longitudinalmente.

In basso. Una vistosa "impennata" durante il test di accelerazione.



**I DATI DI QUATTORRUOTE**

ottobre 1964

**Velocità massima km/h**

Dichiarata	135
Effettiva	137,112

**Accelerazione da fermo**

Velocità km/h	s
0-40	3,0
0-60	6,6
0-80	12,2
0-100	19,5
0-120	35,3

**Ripresa in IV**

Velocità km/h	s
30-40	4,3
30-60	13,4
30-80	21,2
30-100	32,0
30-110	40,0

**Consumi**

Velocità km/h	litri/100 km
40	5,75
60	5,46
80	6,27
100	7,50
120	9,03

**LA PAGELLA**

**Estetica** \*\*\*\*\*  
Linea moderna, squadrata e originale. Minime differenze rispetto alla "8".

**Assetto di guida** \*\*\*\*\*  
Nel complesso comodo anche se la pedaliera è un po' disassata.

**Velocità** \*\*\*\*\*  
Più che buona per la cilindrata, anche se confrontata alle concorrenti.

**Accelerazione e ripresa** \*\*\*\*\*  
Logicamente migliori della "950", soprattutto accelerando da fermo.

**Marcia in salita** \*\*\*\*\*  
Buona, grazie anche alle doti di manovrabilità e tenuta di strada.

**Consumo** \*\*\*\*\*  
Buono, soprattutto in considerazione delle buone prestazioni complessive.

**Tenuta di strada** \*\*\*\*\*  
Un vettura sicura, sovrasterzante in curva ma sempre con misura.

**Confort di marcia** \*\*\*  
Discreto, sarebbe auspicabile una minore rumorosità nell'abitacolo.

**Motore** \*\*\*\*\*  
Elastico e sobrio, è in grado di sopportare senza problemi il fuorigiri.

**Cambio di velocità** \*\*\*  
Totalmente sincronizzato, ha una buona manovrabilità. Frizione progressiva.

**Sterzo** \*\*\*\*\*  
Abbastanza diretto e preciso sa anche essere leggero durante le manovre.

**Freni** \*\*\*\*\*  
Grazie ai quattro dischi di serie sono efficienti, progressivi e resistenti.

# DIECI GIORNI A 250 ALL'ORA



Il clamoroso primato sui 50.000 km, conseguito con tre vetture sull'anello pugliese, dimostrò che il nuovo modello era un campione di affidabilità e resistenza. L'impresa è stata ricordata lo scorso novembre, trentesimo anniversario della "piccola" di Stoccarda

#### Pit stop al volo

Sopra. Durante un rapido pit stop notturno ai box, i meccanici provvedono al rifornimento e a pulire parabrezza e fari.

Sotto. Una vista dall'alto dell'anello di Nardò, in Puglia, oggi di proprietà della Porsche. La circonferenza della pista di velocità è di 12,5 km e copre un'area di 700 ettari.



**T**rent'anni fa, mentre veniva presentata la Mercedes "190", la sua versione più sportiva, "190E 2.3 16" con distribuzione bialbero, 16 valvole e cilindrata portata a 2,3 litri, stabilì un sensazionale record di resistenza sulla pista di Nardò, in Puglia.

Lo scorso novembre la Mercedes, per ricordare quell'impresa cocciutamente tedesca, ha riportato sulla pista Nardò - ospite della Porsche proprietaria dell'impianto - gli uomini e le macchine che ne furono protagonisti.

Agosto 1983: un nutrito gruppo di tecnici Mercedes lascia i sobborghi di Stoccarda per scendere in Italia, dove ha programmato di trascorrere una decina di giorni, dall'11 al 21, in Puglia. Sulle loro station wagon "S123" di appoggio non vengono però caricati gommoni e teli da bagno... Lo scopo della "vacanza" è ben diverso: dimostrare sul campo, anche in prospettiva di uno sbarco negli Stati Uniti, la grande affidabilità del nuovo modello. Le tre "190E 2.3 16" da record, accuratamente preparate ed equipaggiate con gli strumenti necessari, provengono da una preserie, non essendo an-

cora stata avviata la regolare produzione del modello. Non solo: la sportiva "2.3 16", sebbene già deliberata e definita in ogni dettaglio, non è stata ancora presentata al pubblico: il suo lancio ufficiale è previsto infatti in settembre al Salone di Francoforte.

Spiega il professor Werner Breitschwerdt, all'epoca direttore del Board Mercedes e forte sostenitore dell'impresa di Nardò: "Poiché la linea di produzione della '2.3E 16' non era ancora stata avviata, adoperammo delle normali '190' a cui sostituiamo la parte meccanica. Le macchine dovevano rimanere praticamente di serie, ma naturalmente usammo tutte le accortezze che ci erano concesse dal regolamento per guadagnare qualche chilometro all'ora di velocità massima".

Perché Nardò? "Semplice, era l'unica pista al mondo che potesse essere percorsa alla velocità costante di 250 all'ora. Trattandosi di un anello, poteva essere ripetuta innumerevoli volte fino a raggiungere la distanza desiderata, nel nostro caso 50.000 km".

Ci può rivelare almeno alcuni dei "trucchi" adoperati in quell'occasione? Werner Breitschwerdt sorride: "Beh, per prima cosa abbassammo l'assetto delle vetture per ridurre la resistenza al vento. In secondo luogo, vietammo ai piloti di aprire i finestrini: cosa



che non fu presa molto bene, considerato che la prova si sarebbe svolta sotto il sole agostano del sud Italia. Il cambio rimase quello di serie, ma allungammo i rapporti sostituendo la coppia conica del differenziale. Per migliorare il rendimento dei motori, svuotammo la marmitta e smontammo l'elettroventola del radiatore, che a quelle velocità non sarebbe servita, e adottammo un radiatore più piccolo. L'unico problema era che di notte la temperatura dell'acqua scendeva troppo e così fummo costretti a montare una tendina di protezione del radiatore, come si fa per le vetture destinate ai mercati nordici. Come sulle macchine da corsa di una volta, montammo un serbatoio olio supplementare da circa un litro e uno strumento per indicare al pilota il livello del lubrificante nella coppa, in modo che all'occorrenza, senza fermarsi, questi avrebbe potuto comandare dal posto di guida il passaggio dell'olio dal serbatoio supplementare al motore".

Come facevate per i rifornimenti? "Considerammo un consumo di 22 litri per 100 km. In base a ciò, montammo nel baule un serbatoio supplementare a riempimento rapido di 170 litri, che ci avrebbe consentito una sosta ogni due ore e mezzo. Il regolamento richiedeva poi che le riparazioni fossero eseguite

esclusivamente con pezzi di ricambio presenti a bordo della vettura. Non solo, ogni elemento smontato dalla vettura di serie doveva comunque essere a bordo. Era tanta roba, che sistemammo ordinatamente sul divano posteriore".

Andò sempre tutto liscio? "Sapevamo che una cavalcata lunga dieci giorni ci avrebbe riservato degli imprevisti. Uno di questi fu la pioggia, un autentico nubifragio che ci costrinse a un pit stop per il cambio gomme. I timori principali erano legati al collettore di scarico: non sapevamo come, e se, avrebbe retto all'intenso calore e alle continue vibrazioni di una corsa sempre a 6000 giri/minuto. Invece...".

Le tre vetture erano identiche in tutto, salvo per i colori delle calotte coprifari che venivano montate di giorno: bianche per la prima, rosse per la seconda, verdi per la terza. Dopo 201 ore, 39 minuti e 43 secondi, fu la vettura con le calotte rosse a stabilire il record dei 50.000 km, alla media di 247,939 km/h. Caddero anche altri record, tra cui quello sui 25.000 km e sulle 25.000 miglia.

Problemi? "Uno, all'impianto elettrico, che riparammo al volo".

#### Meccanici in tenuta estiva

Sopra. Le vetture arrivano ai pit stop con la mascherina del radiatore sempre più annerita dai moscerini.

Sopra a sinistra. Nella foto in bianco e nero le tre Mercedes sembrano uguali. In realtà sono contraddistinte da coprifari di colore diverso: bianco, rosso e verde: un omaggio al Paese che li ospita.

In alto a sinistra. L'esposizione del cartello che segnala il record del mondo sulla distanza dei 50.000 km: 201 ore, 39 minuti e 43 secondi.

Sotto. La vettura del record è quella con i coprifari rossi.



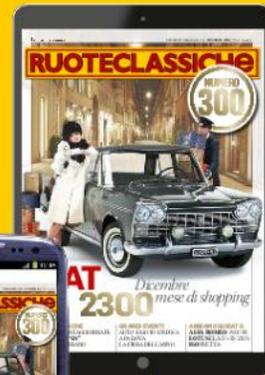




PIÙ



PIÙ



PIÙ



Per accedere alle copie dell'edizione digitale di Ruoteclassiche comprese nel tuo abbonamento basterà collegarsi a [www.ruoteclassiche.it/abbonati](http://www.ruoteclassiche.it/abbonati) oppure scaricare la App gratuita da Apple Store o Google Play e seguire le semplici istruzioni. La consultazione dell'edizione digitale è vincolata alla decorrenza dell'abbonamento cartaceo sottoscritto.

Oltre ad avere la versione digitale della rivista, con l'abbonamento puoi anche vincere i dispositivi per vederla al meglio!

GRANDE CONCORSO  
**FULL DIGITAL**



Dal **1° PREMIO**  
al **10° PREMIO**  
10 iPad con display Retina  
Wi-Fi + Cellular 32GB

Dal **11° PREMIO**  
al **20° PREMIO**  
10 Samsung Galaxy Note 10.1  
3G + Wi-Fi



Dal **21° PREMIO**  
al **25° PREMIO**  
5 iPhone 5 16GB

Dal **26° PREMIO**  
al **30° PREMIO**  
5 Samsung Galaxy S4  
16GB



IMMAGINI INSERITE A SCOPO ILLUSTRATIVO

E con l'abbinata hai una marcia in più

**SCONTO 31%**

**RUOTECLASSICHE**  
(12 numeri più versione digitale inclusa)  
**+ QUATTORRUOTE**  
(12 numeri più versione digitale inclusa\*)  
**SOLO € 84,70\***  
invece di € 122,40

\*più € 3,90 di contributo spese spedizione

\*Per accedere alle copie dell'edizione digitale di Quattroruote comprese nel tuo abbonamento basterà collegarsi a [www.quattroruote.it/abbonati](http://www.quattroruote.it/abbonati) oppure scaricare la App gratuita da Apple Store o Google Play e seguire le semplici istruzioni.

**ABBONATI  
ORA!**

Collegati subito al sito  
[store.edidomus.it](http://store.edidomus.it)  
o telefona al

Numero Verde  
**800 001199**

Lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00

# DOPO 50 ANNI FA IL RECORD

Oltre 14 milioni di dollari: è la quotazione più alta mai toccata da questo modello. Ha corso sei anni e si è conservata magnificamente. Per trent'anni è appartenuta allo stesso proprietario, un giapponese

di Alessandro Barteletti

**L**a notizia ha fatto il giro del mondo: il 21 novembre 2013 la Ferrari "250 LM" telaio 6107, esemplare del 1964, è stata venduta all'asta a un anonimo acquirente per 14 milioni e 300.000 dollari. Quasi 11 milioni di euro.

Veder passare di mano auto storiche per cifre a sette zeri, in realtà, non fa più scalpore. Rimando in ambito Ferrari, basti ricordare la "250 GTO" venduta lo scorso ottobre da RM Auctions

per 52 milioni di dollari, ma quella spuntata alla recente asta di New York "Art of the Automobile", sempre organizzata da RM Auctions in collaborazione con Sotheby's, è la cifra più alta (dichiarata) mai raggiunta da una "250 LM".

Un motivo c'è: questo esemplare, il ventiquattresimo dei trentatré costruiti complessivamente, ha una storia chiara, una carriera agonistica onorevole e un numero limitato di pas-

#### Spedita per posta aerea

*Nella foto. La vettura è la ventiquattresima delle 33 "250 LM" prodotte. Uscita di fabbrica il 23 luglio 1964, nel novembre dello stesso anno è stata immatricolata in California, dove era stata spedita per via aerea senza passare per l'importatore americano Chinetti.*



# Ferrari

saggi di proprietà. Tutto perfettamente documentato. Risultato, la vettura è arrivata ai giorni nostri in uno stato di conservazione e di originalità sorprendenti. Pare che le miglia percorse non superino le 10.000.

La Ferrari "250 LM", presentata al Salone di Parigi nell'ottobre del 1963, deriva dal telaio e dalla meccanica del prototipo "250 P". Contrariamente alle intenzioni della Casa, non riuscì a ottenere l'omologazione GT e si ritrovò a competere, col suo nuovo motore "275" V12 di 3,3 litri, nella categoria Sport contro prototipi di cilindrata anche di 7 litri. Nonostante ciò, la "250 LM" rimane nella storia per essere stata l'ultima auto del Cavallino ad aggiudicarsi - nel 1965 - la 24 Ore di Le Mans. L'esemplare 6107 fu approntato il 23 luglio del 1964 a seguito dell'ordine che era ▶



#### Modellata sulla meccanica

Sopra. L'impostazione meccanica con motore longitudinale (un V12 di 3,3 litri) alle spalle del pilota ha fortemente influenzato la linea della vettura. La realizzazione della carrozzeria in alluminio è di Scaglietti su disegno Pininfarina.





**Una buona partenza**  
 A destra. Col numero di gara 34  
 la nostra "250 LM" telaio n. 6107  
 debutta in pista alla 24 Ore  
 di Daytona del 1968, piazzandosi  
 ottava assoluta e prima  
 di categoria. Lo stesso anno corre  
 in livrea gialla e col numero 39 alla  
 12 Ore di Sebring, ritirandosi dopo  
 33 giri per cedimento della frizione.



giunto dalla California all'inizio dell'estate dello stesso anno. La richiesta arrivò da Steven Earle, nome noto tra gli appassionati americani per essere il fondatore e l'organizzatore delle Monterey Historic Automotive Races. Nata color Rosso Cina, la "250 LM" numero 6107 si caratterizzava per l'allestimento stradale, molto spartano, che comprendeva per esempio il rivestimento dei sedili in velluto blu. Earle immatricolò la

vettura e la utilizzò per alcuni anni lungo le strade della sua California. Nel 1966, forse per attirare meno l'attenzione (ogni "Chips" che incontrava era una sosta...), riverniciò la carrozzeria scegliendo una più discreta tinta blu scuro metallizzato. Cambiò poco e all'inizio del '67 decise di vendere l'auto. Con appena 3000 miglia all'attivo, la "250 LM" finì nelle mani di Chris Cord, altro nome noto nell'ambiente per essere il nipo- ➤





te di E.L. Cord, fondatore dell'omonima e prestigiosa Casa automobilistica. Cord, in realtà, una "250 LM" l'aveva già acquistata, ma il suo esemplare arrivò da Maranello con una delle rarissime (forse due) carrozzerie in fiberglass. La cosa non gli andò giù anche perché, ironia della sorte, Cord era allergico alla vetroresina...

### Sei anni in pista

La storia agonistica della nostra "250 LM" inizia nel 1968 quando due piloti dell'Ecuador, Guillermo Ortega e Fausto Merello, l'acquistarono per correre con i colori della squadra corse Raceco. La "6107" tornò a questo punto rossa e, con il numero di gara 34, esordì alla 24 Ore di Daytona ottenendo un sorprendente ottavo posto assoluto e primo di categoria. Con il numero di gara 39 e carrozzeria gialla partecipò lo stesso anno anche alla 12 Ore di Sebring, ma un guasto alla frizione la costrinse al ritiro. Nel 1969 ci riprovò a

Daytona. Merello questa volta spartì il volante con il celebre Umberto Maglioli, vincitore della Carrera Panamericana del 1954, ma nonostante le ottime premesse l'equipaggio fu costretto al ritiro per noie al motore.

Dopo questa disfatta Merello tornò in patria e portò con sé la "250 LM" che, pur senza riuscire a ottenere altri risultati di rilievo, gareggiò fino al 1974. Dopo una permanenza in Inghilterra, agli inizi degli anni Ottanta la "6107" finì nelle mani di un collezionista giapponese che l'ha conservata per circa trent'anni, e cioè fino alla recente asta di RM.

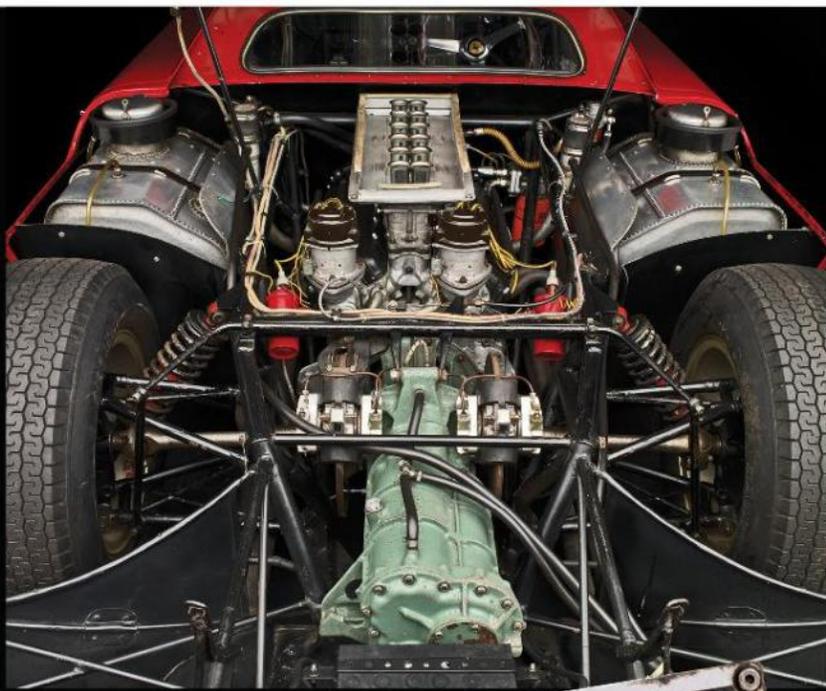
Lo scorso 21 novembre, a New York, dove si è tenuto l'incanto da record, la "250 LM" è arrivata dopo essere stata sottoposta a un lieve restauro conservativo che l'ha riportata a sfoggiare il suo colore Rosso Cina originale e quel numero, il 34, che l'accompagnò a Daytona nella sua fortunata gara d'esordio. R

### Ritorno all'origine

**Sotto.** La vettura è stata riportata all'originale livrea rossa prima della vendita all'asta. Gli adesivi e il numero 34 sono quelli dell'esordio alla 24 Ore di Daytona nel 1968.

**In alto.** In passato furono adottati anche cerchi in lega a stella; gli originali erano però a raggi.





#### Simmetria perfetta

Sopra. L'elegante motore V12 con sei carburatori Weber doppio corpo; i freni inboard e le sospensioni a quadrilateri sono fissati a un telaio a traliccio tubolare. Sebbene l'insieme risponda unicamente a una logica di efficienza e razionalità, il risultato è di spettacolare bellezza.

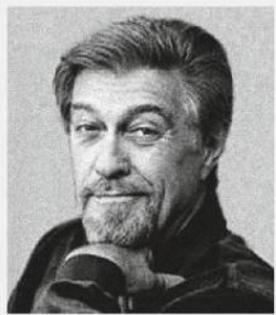


## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale - 12 cilindri a V (60°) Alesaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm Cilindrata 3286 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9,7:1 Potenza 320 CV DIN a 7500 giri/min Due valvole per cilindro Distribuzione ad alberi a camme in testa, comando a catena Sei carburatori doppio corpo Weber "38/40 DCN" Lubrificazione a carter secco, 10 litri Raffreddamento ad acqua, 12 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 5 marce (non sincronizzate) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 5,50x15, post. 7,00x15 Cerchi a raggi.
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barre stabilizzatrici Ammortizzatori telescopici Freni a disco ant. e post. Serbatoio carburante 130 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2400 mm Carreggiata ant./post. 1350/1340 mm Lunghezza 4090 mm Larghezza 1700 mm Altezza 1115 mm Peso a vuoto 820 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità da 211 a 287 km/h in base al rapporto al ponte.

**FU IMMATRICOLATA IN CALIFORNIA  
DOVE CIRCOLÒ PER QUATTRO  
ANNI PRIMA DI CORRERE A DAYTONA.  
HA PERCORSO 10.000 MIGLIA**





# EDWARD HUGUS CLANDESTINO A BORDO

Era di riserva. Ma il pilota ufficiale non si trovava e Chinetti lo mise al volante di una "250 LM" della sua scuderia. Tanto era notte e nessuno vedeva. Beh, quella macchina ottenne la vittoria. Fu l'ultima di una Ferrari alla "24 Ore"

di Alessandro Barteletti

**U**na gara al massacro. Incandescente. La "24 Ore" del 1965 è entrata nella storia per i problemi di trazione delle Ford e quelli ai freni delle Ferrari. Per i continui stravolgimenti di classifica. E per la vittoria di una Ferrari non ufficiale, l'ultima di una vettura del Cavallino a Le Mans. Fuori le Ford "GT 40 Mk II" 7 litri (le favorite), fuori le Ferrari "330 P2" (quelle ufficiali), per la piccola "250 LM" portata in gara da Masten Gregory e Jochen Rindt, con i colori della scuderia americana Nart di Luigi Chinetti, la strada era spianata. Vinse con cinque giri di scarto alla media di 194,880 km/h.

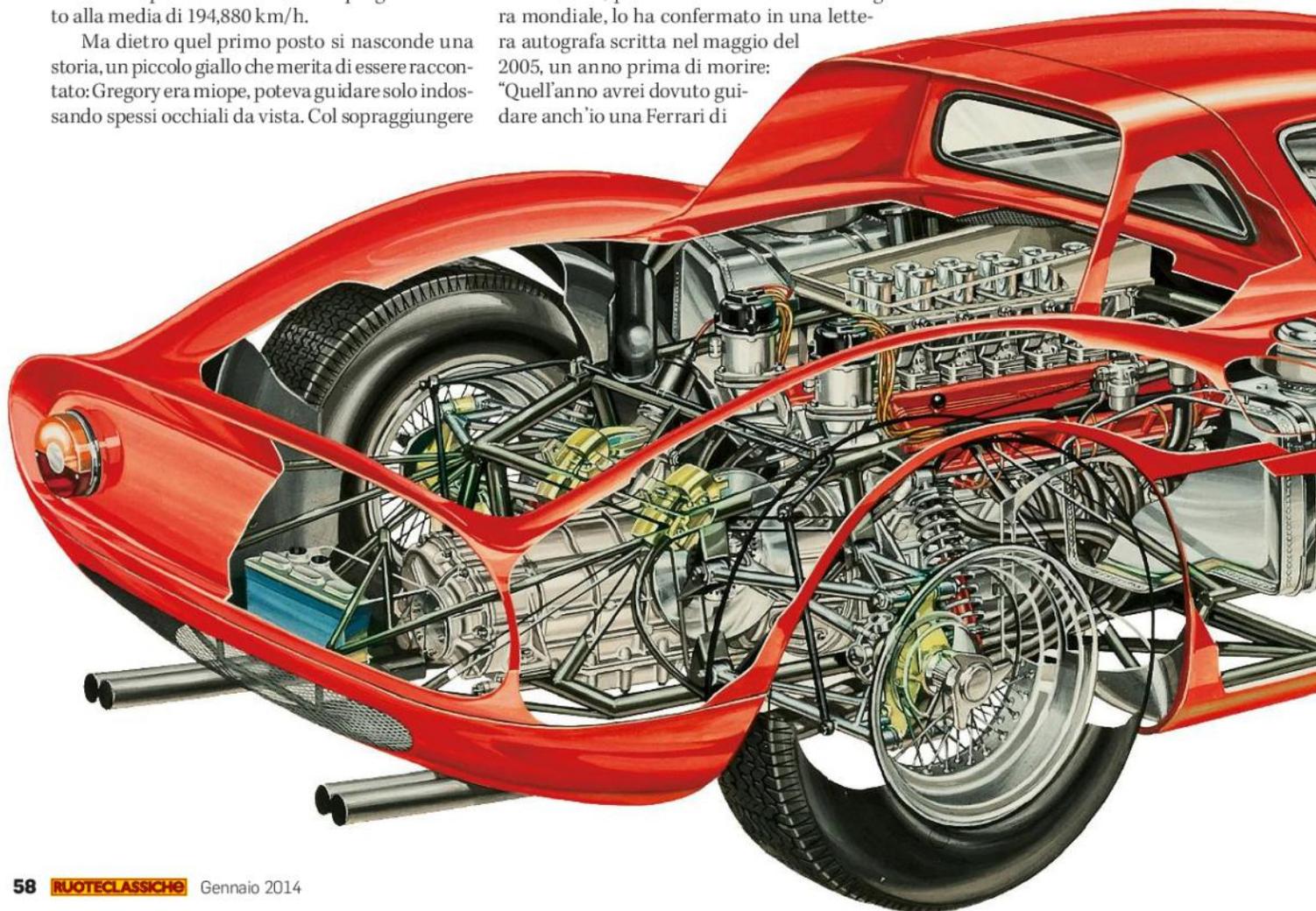
Ma dietro quel primo posto si nasconde una storia, un piccolo giallo che merita di essere raccontato: Gregory era miope, poteva guidare solo indossando spessi occhiali da vista. Col sopraggiungere

della notte, si levò improvvisa la nebbia. Buio, riflessi delle luci dei fari, scarsa visibilità: per Gregory proseguire era diventato impossibile. Prudentemente rientrò ai box per cedere il volante a Rindt, il copilota, ma l'austriaco sembrava sparito. Il tempo, implacabile, intanto scorreva. Lì ai box sonnecchiava Edward Hugus, per tutti "Ed", pilota americano di 42 anni: Chinetti non ci pensò due volte, lo spinse in macchina e gli ordinò: "Guida fino all'alba".

A rivelare la storia è stato lo stesso Hugus. Classe 1923, paracadutista nella seconda guerra mondiale, lo ha confermato in una lettera autografa scritta nel maggio del 2005, un anno prima di morire: "Quell'anno avrei dovuto guidare anch'io una Ferrari di

#### Veterano della pista

*In alto. Edward Hugus è il pilota che, al momento del cambio, rimpiazzò Jochen Rindt che non si trovava. Americano, classe 1923, paracadutista durante la seconda guerra, Edward "Ed" Hugus partecipò ufficialmente a ben nove edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans, dal 1956 al 1964. Senza contare quella del 1965.*



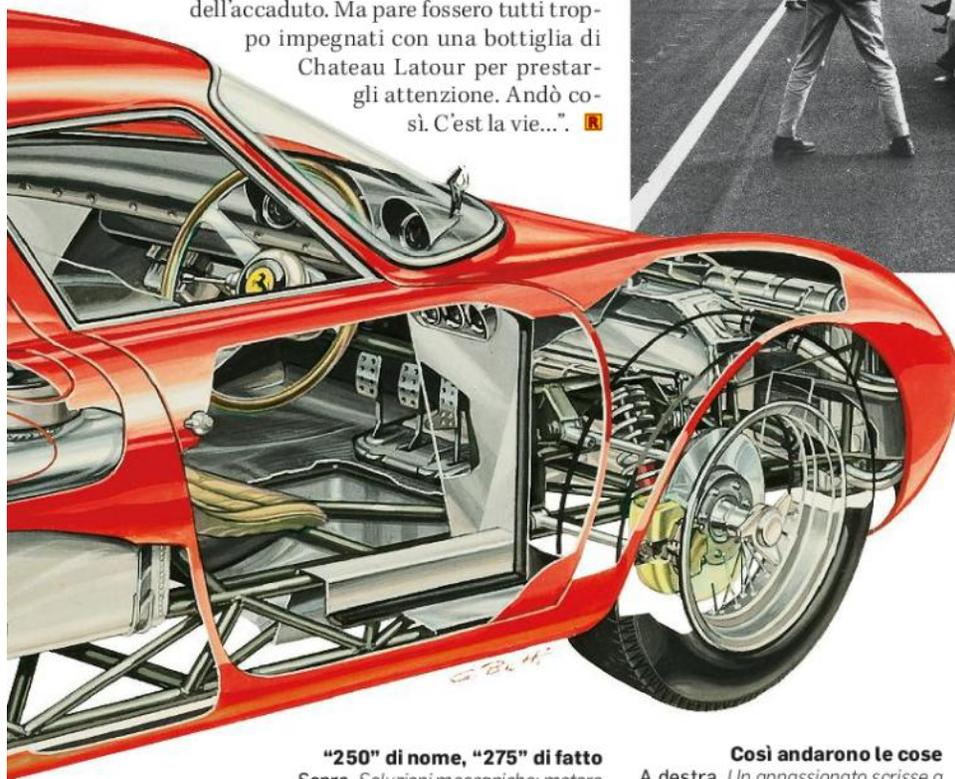


**Vittoria col "trucco"**

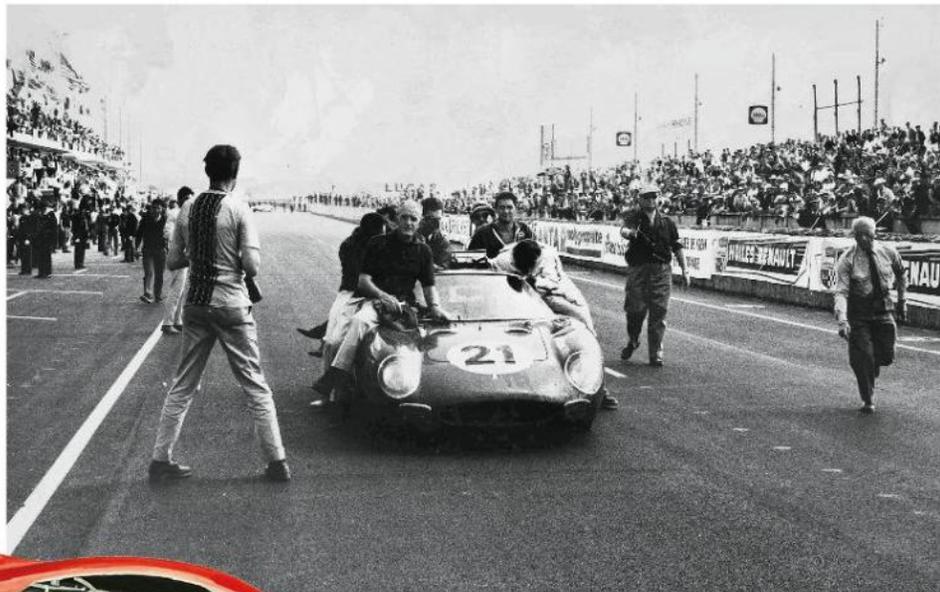
A sinistra. La "250 LM" della scuderia Nart taglia per prima il traguardo della "24 Ore" del 1965. Sotto. La Ferrari vincitrice durante il giro d'onore. A bordo, i piloti ufficiali Masten Gregory e Jochen Rindt e gli uomini della scuderia di Luigi Chinetti. La vettura ha tagliato il traguardo dopo 4677,11 km, alla velocità media di 194,880 km/h, con cinque giri di vantaggio sulla "250 LM" di Dumay-Gosselin.

Chinetti, ma non riuscirono ad allestirla in tempo. Allora Luigi mi portò a Le Mans come riserva. L'anomalia non fu prevedere un pilota di riserva. Il regolamento, infatti, lo permetteva, ma limitava gli equipaggi a due soli piloti: Hugus avrebbe potuto sì calarsi al volante, ma solo in sostituzione di uno dei piloti ufficiali, non in aggiunta, come invece accadde.

Conclude Hugus nella sua lettera: "Guidai per un'ora o poco più. Chinetti, in seguito, mi disse che aveva provato a informare i commissari dell'accaduto. Ma pare fossero tutti troppo impegnati con una bottiglia di Chateau Latour per prestarli attenzione. Andò così. C'est la vie...".



**"250" di nome, "275" di fatto**  
Sopra. Soluzioni meccaniche: motore posteriore-centrale, telaio tubolare e ruote indipendenti. Nonostante il nome "250 LM", il V12 è un "275" di 3,3 litri. Nelle intenzioni di Ferrari la vettura doveva competere nelle GT, ma non avendo ottenuto l'omologazione corse nei Prototipi.



**Così andarono le cose**  
A destra. Un appassionato scrisse a Hugus per chiedergli la verità sulla "24 Ore" del 1965. Il 24 maggio 2005, un anno prima di morire, 40 dopo la gara, Ed Hugus confermò in questa lettera ciò che si mormorava, cioè la sua partecipazione "clandestina" come pilota della Ferrari vincitrice.

DINA HUGUS JEH 24 MAY 05  
 Thank you for your kind letter of 10/5/05.  
 It was very kind of you to remember me.  
 Some 40 years later I am telling you that I  
 have never more time at Le Mans than I had  
 at the Moroccan. I do NOT know the 20 cars.  
 Re: 1965 - As you know I had my own entry  
 for the 24hrs for many years. This year I  
 was to drive a Ferrari of Luigi Chinetti  
 in the race. How ever, the factory did not  
 finish the car in time, so Luigi got me an  
 ex Reserve driver on the 250LM.  
 During the night about 4 AM I awoke  
 and got out of the car. A lot of the front  
 Le Mans sea fog had moved and was on  
 with the fog. I was sitting in the car  
 came - could not see anything. I had the  
 disappeared, no one knew where I was.  
 told me to get my helmet on and go  
 so, I finished the last hour or so of  
 previous night.  
 Luigi told me many times later that he  
 had the Ferrari factory officials to see this  
 how ever, as Luigi said, maybe they were  
 to busy with a wild party behind the  
 pits to do so. He was disappointed because I  
 say it is again thank you  
 Ed Hugus  
 Note that 11/19.



**Technic "550 Spyder"**

**Factory Five "Mk IV Roadster"**

# SE TI ACCONTENTI DELLA COPIA...

La AC "Cobra" di Carroll Shelby, la Jaguar "D Type" che fu guidata da Stirling Moss, addirittura la Porsche "550 RS Spyder" posseduta da James Dean, protagonista della "Valle dell'Eden"? Introvabili, of course. Queste invece le trovi, costano molto meno e presentano pochi problemi, perché offrono meccanica aggiornata e carrozzeria in vetroresina. Il loro carattere è esuberante, come si conviene alle vere macchine da corsa. Ma delle tre, la tedesca è decisamente più godibile

di Gianluigi Vignola, foto di Alfredo Albertini



Realm Engineering "D Type"



FACTORY FIVE "MK IV ROADSTER"

# Leggera come un kart MA CON UN V8 DA 500 CV



**Si consiglia il piede leggero**

*Sopra. Andrea Cuttica, 45 anni, è genovese ma lavora ad Acqui Terme (Alessandria), dove gestisce un'azienda che si occupa di importazioni di automobili e barche dagli Stati Uniti. Sotto. La potenza elevata si scarica a terra repentinamente e richiede molta attenzione da parte del pilota, che deve saper dosare la pressione sull'acceleratore.*

**S**e questo modello esiste è merito di Carroll Shelby, il pilota americano che costruì negli anni Sessanta le "Cobra", una serie di vetture derivate dalle inglesi AC che lui equipaggiò con potenti motori V8 Chrysler o Ford. La fama di Shelby fu tale che in anni recenti alcuni piccoli costruttori hanno deciso di replicare le sue eccezionali vetture, vista anche la loro relativa facilità di costruzione.

Il modello in queste pagine, denominato "Mk IV Roadster", è stato prodotto a partire dagli anni Novanta dalla Factory Five di Wareham (Usa): ha telaio tubolare, sottoscocca in alluminio e carrozzeria in vetroresina. La meccanica, a cominciare dal motore V8 di 6,7 litri, è di derivazione Ford "Mustang". Già a prima vista, la "Mk IV Roadster" promette prestazioni eccezionali: la linea è infatti visto-

sa, muscolosa e le gomme sono sovradimensionate. Una volta a bordo ci si trova avvolti nei piccoli e stretti sedili: il volante, verticale, è piuttosto vicino e obbliga a guidare con le braccia piegate. Completa la strumentazione, disposta su vari quadranti. La leva del cambio è inclinata verso il cruscotto e non è comoda. La pedaliera è lontana: chi è alto meno di un metro e novanta deve tenere il sedile avanzato.

Una volta girata la chiave del contatto si avverte il ronzio della pompa elettrica, che inonda di benzina il carburatore quadricorpo Holley. Il potente V8 si avvia con un fragore impressionante, accompagnato da forti vibrazioni che fanno tremare i polsi. Al minimo il motore è un po' irregolare; non ama girare piano. Una leggera pressione sull'acceleratore e veniamo catapultati in avan-



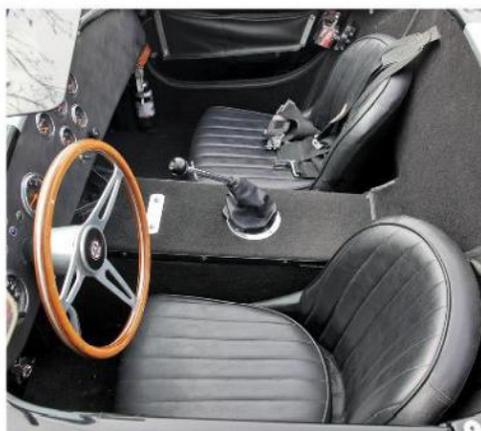


#### **In caso di ribaltamento**

A sinistra. Il rollbar è un accessorio indispensabile, soprattutto in gara. Il nostro esemplare è stato assemblato nel 2003 in Florida ed è arrivato in Italia nel 2011. Sotto. Il motore è un Ford V8 "Stroker 408" di 6,7 litri di cilindrata con potenza di 500 CV. Si osservano le imponenti dimensioni del filtro dell'aria, sotto il quale si nasconde un carburatore Holley quadricorpo.

ti. L'"avvertimento" è chiaro: "Stai guidando una macchina nata per la pista, leggera e potentissima, perciò datti una regolata..."

Le sospensioni sono rigidissime, sembra quasi che la vettura sia priva di elementi elastici: un effetto a cui contribuiscono le gomme ribassate con cerchi da 17 pollici. I cavalli, ben 500, abbondano già ai regimi medio-bassi. La coppia è formidabile, si può quasi fare a meno del cambio. Addirittura, è meglio partire in seconda se non si vuole far pattinare le ruote motrici posteriori. Ad andatura turistica la tenuta di strada sembra rassicurante, ma basta oltrepassare questo limite perché l'auto diventi incontrollabile. Ragione più che sufficiente per provare i quattro dischi (potentissimi) e restituire il volante al legittimo proprietario. 



#### **L'antenna inglese**

Sopra. Il posto guida è razionale e la strumentazione completa, con il tachimetro-contachilometri in parte nascosto da una razza del volante. A sinistra. I piccoli e scomodi sedili tradiscono l'origine inglese del progetto, che nasce come AC "Ace" nel 1953. Si noti l'esagerato ingombro del tunnel di trasmissione. La lunga leva del cambio è curiosamente inclinata in avanti.



REALM ENGINEERING "D TYPE"

# Con le strisce blu DI BRIGGS CUNNINGHAM



**L'ha guidata anche Moss**  
Sopra. *Gianluigi Vignola, milanese, è un ingegnere di 63 anni.*  
In alto a destra. *La vettura, con al volante Stirling Moss, in pista a Mallory Park (GB) nel 1984.*  
Sotto. *L'abitacolo è carenato come in una monoposto. Un eventuale passeggero non è gradito...*  
In basso. *Il cofano si solleva integralmente come sulla "E Type", lasciando scoperti il motore sei cilindri di 4,2 litri da 285 CV, le sospensioni, il radiatore e le ruote.*

**Q**uando sali (ma sarebbe più esatto dire "scendi") nell'abitacolo della Realm Engineering "D Type", replica della celebre omonima Jaguar del 1954, hai la sensazione di trovarti sulla caratteristica linea di partenza della 24 Ore di Le Mans, gara che la vera "D Type" (69 esemplari costruiti) vinse per tre anni di seguito (1955, 1956 e 1957), guadagnandosi una straordinaria popolarità in tutto il mondo. La nostra replica è stata realizzata nel 1982 a Honeybourne, Inghilterra. Immediatamente riconoscibile per la livrea bianca con bande blu, emblema della scuderia americana di Briggs Cunningham, la vettura promette, anche ferma, prestazioni esaltanti.

Ci troviamo di fronte a un'autentica macchina da corsa, con tutti gli equipaggiamenti di rito: staccabatteria, estintore, ganci di traino, cinture a quattro punti. La porta, piccola e con apertura verso l'alto, è puramente simbolica: viene più naturale salta-

re a bordo scavalcando la linea di cintura. Una volta dentro l'angusto abitacolo (anche il posto del passeggero è simbolico), ci si trova però a proprio agio, con i comandi a portata di mano e la pedaliera alla giusta distanza. Il classico sei cilindri della Casa di Coventry, qui con cilindrata di 4,2 litri (l'originale era di 3,4 litri) da 285 CV, si avvia mediante un pulsante. Una volta acceso, il suono dell'aspirazione dei tromboncini dei tre carburatori è tale che quasi sovrasta quello dello scarico.

La visibilità è scarsa: il cofano è infatti smisuratamente lungo e la testa emerge appena dal cupolino in plexiglas. A complicare le cose c'è il sedile fisso. La distanza della pedaliera, invece, può essere regolata, ma l'operazione deve svolgersi in officina: in pratica, il posto di guida è su misura del pilota.

La strumentazione principale è al centro della plancia, poco sopra l'ingombrante tunnel della tra-





smissione. L'accelerazione è impressionante oltre i 3000 giri, quando il motore entra in coppia. Eccellente la tenuta di strada, forse persino migliore di quella della "D Type" originale, grazie all'ottima messa a punto del telaio tubolare, delle quattro ruote indipendenti e degli ammortizzatori regolabili. In curva e in "tiro", se portata al limite, la vettura derapa con le quattro ruote senza scodare, pronta perfino a perdonare qualche piccolo errore. Notevoli i freni a quattro dischi, che infondono sicurezza. Cambio a cinque marce con innesti molto precisi e veloci, proprio come serve in pista. 



#### Da Le Mans alla strada

Sopra. Anche se fa un certo effetto vederla su strada, questa vettura, costruita nel 1982, è regolarmente immatricolata. Qui mostra targhe inglesi in attesa di quelle italiane. A sinistra. Alla ruota di scorta si accede attraverso uno sportello. Sotto. La scarsa visibilità posteriore e la posizione di guida infossata rendono difficile la guida nel traffico.





TECHNIC "550 SPYDER"

# Centoventi cavalli QUI RENDONO IL DOPPIO



**Il gioco degli equivoci**

Sopra. Paolo Marzatico, 42 anni, imprenditore milanese, corre con le "storiche" dall'età di 18 anni. Sotto. Lo stemma della carrozzeria Wendler di Reutlingen (Germania) è una licenza del proprietario, giustificata dal fatto che negli anni Cinquanta questa azienda costruì alcune scocche della "550". La nostra replica è stata invece assemblata in Belgio nel 1987.



**P**iù famosa per essere stata l'auto di James Dean che per le sue vittorie sportive, che pure furono numerose, la Porsche "550 RS Spyder" del 1953 è stata replicata da vari costruttori. Quella che abbiamo provato è stata assemblata in Inghilterra nel 1987 dalla Technic di Andover, che dal 1997 si chiama Martin&Walker, e ha il motore della "356" (di solito invece viene montato quello della VW "Maggiolino"). L'abitacolo è al centro della vettura e anche in questo caso viene spontaneo saltarci dentro senza nemmeno cercare la maniglia delle porte, che del resto si possono aprire solo dall'interno. Lo spazio è ampio e non si prova una sensazione opprimente come nelle altre due vetture del servizio. L'interno è essenziale, privo di pannelli fonoassorbenti e di rivestimenti sulle porte e sul pavimento.

Gli strumenti sul cruscotto sono gli stessi della "356", con le scritte verdi su fondo nero. La visibilità è perfetta a 360°, senza ostacoli né punti morti. Il parabrezza è però molto basso e lascia in parte scoperta la testa del pilota, sebbene di media statura. L'assetto di guida semidraiato e l'esigua altezza da terra del sedile permettono di percepire le più piccole variazioni del fondo stradale. Il rumore del motore, il classico boxer raffreddato ad aria che ha equi-

paggiato la "356" per molti anni, è piuttosto metallico, anche per via della particolare conformazione dello scarico. Fino a 4000 giri la "550" è un'auto tranquilla, facile da guidare anche da chi non è esperto. Oltre questo regime diventa rabbiosa, ma anche molto divertente, pur assicurando un livello di sicurezza sempre elevato. Nel misto stretto, come quello delle strade dell'Oltrepò pavese dove l'abbiamo guidata, la Technic offre il meglio di sé grazie all'assetto piatto, allo sterzo diretto e preciso e alla perfetta taratura delle sospensioni. I cambi di direzione sono immediati, senza alcuna deriva, ma a condizione che il fondo stradale sia liscio. In caso di irregolarità dell'asfalto, o peggio di buche, il retrotreno saltella e perde aderenza.

In questo caso occorre tenere saldamente il volante e avere fiducia nelle doti della vettura che, superato quel tratto, ritrova da sé la giusta traiettoria. La frenata è pronta, favorita da un peso contenuto e dai dischi anteriori (l'originale aveva i tamburi). I 120 CV a disposizione, all'apparenza non molti, assicurano in realtà prestazioni brillanti quanto occorre per godersi questa piccola roadster, il cui unico limite è l'assenza della capote. Prima di lasciare il box, meglio consultare il meteo. **R**





#### **Quattro in uno**

A lato. Il boxer Porsche di 1,6 litri da 120 CV si adagia comodamente nell'ampio vano posteriore. Lungo e contorto il percorso dei quattro condotti di scarico, che confluiscono nella compatta e rumorosa marmitta centrale.

Più a sinistra. Nel vano anteriore trova posto il serbatoio carburante. Si intravede anche un tratto del piantone dello sterzo.



#### **Aria di famiglia sulla plancia**

Sopra. La strumentazione è ben nota a chiunque abbia guidato una Porsche "356". Il volante in alluminio, con corona in legno, è moderno.

A sinistra. Elevata la tenuta di strada, ma solo se il fondo è regolare. In caso contrario, il retrotreno tende a saltellare, senza però creare situazioni di pericolo.

#### **Alla portata di tutti i piloti**

A centro pagina. Su strada la "550" denuncia reazioni sincere. Anche chi non ha confidenza con le auto sportive si può divertire. La capote non fa parte della dotazione.

A destra. Lo spazio non manca nell'abitacolo, che è privo di qualsiasi rivestimento. Ai lati si vedono i tubolari in acciaio del telaio.



**DELLA PORSCHE TI PUOI FIDARE, ANCHE SE NON È VERA**

	<b>"MK IV ROADSTER"</b>	<b>"D TYPE"</b>	<b>"550 SPYDER"</b>
<b>Fascino</b>	<b>****</b> Roadster dura e pura, non passa certo inosservata. Promette emozioni forti anche quando è ferma. La replica è del tutto simile all'originale.	<b>*****</b> L'originale è di fatto introvabile: acquistare la replica è l'unico modo per mettersi al volante di un'icona della storia delle competizioni.	<b>****</b> Praticamente impossibile distinguerla da quella autentica, famosa perché vi trovò la morte l'attore James Dean. Ai raduni è sempre molto apprezzata.
<b>Prezzo</b>	<b>***</b> In conseguenza dell'ampia offerta di vetture complete e di esemplari in kit di montaggio, si può acquistare per circa 50.000 euro.	<b>***</b> Si compera a per 50-60.000 euro: non sono certo pochi, ma rispetto al valore del modello originale diventano quasi una bazzecola.	<b>***</b> Si trova sui 50.000 euro, se con motore VW con 40.000. I ricambi Porsche possono essere costosi. In caso di acquisto se ne deve tenere conto.
<b>Costo di gestione</b>	<b>*</b> Se il prezzo dei ricambi è relativamente contenuto, il consumo di carburante è a dir poco imbarazzante: 3-4 km/litro. Richiede mano d'opera specializzata.	<b>***</b> In pratica è quello di una "E Type", quindi non esagerato per la classe della vettura. Il consumo inoltre non è eccessivo: 6/7 km/litro.	<b>****</b> La meccanica è semplice e molto robusta e il raffreddamento ad aria semplifica la manutenzione. Buono anche il consumo, 9-10 km/litro.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>*</b> Il rumore esagerato, la potenza eccessiva da scaricare a terra, il confort inesistente e la mancanza di servosterzo ne limitano l'utilizzo.	<b>*</b> La fatica che si fa per salire e scendere dal posto di guida è già di per sé una grossa limitazione. Non c'è spazio per i bagagli e manca del tutto la capote.	<b>***</b> Anche qui si viaggia senza capote. In compenso, la maneggevolezza e l'agilità ne consentono l'uso su qualsiasi percorso, anche cittadino.
<b>Affidabilità</b>	<b>****</b> Il motore robusto e la meccanica tutto sommato semplice limitano i guasti a casi eccezionali. Sopporta bene perfino i maltrattamenti in pista.	<b>***</b> Anche se è inglese, e quindi poco affidabile per antonomasia, ha una meccanica recente e il cambio tedesco. Una volta a punto ci si può fidare.	<b>*****</b> Quasi impossibile rimanere a piedi: se succede è per una riparazione eseguita approssimativamente. E in molti sanno metterci le mani senza difficoltà.
<b>Prestazioni</b>	<b>*****</b> Brutali ed esaltanti: per passare da zero a cento all'ora bastano 4,5 secondi; in ripresa ti senti schiacciato contro lo schienale.	<b>*****</b> Molto elastica nell'uso turistico, in pista scatena tutta la sua anima sportiva. Richiede però mani esperte e anche un po' di sangue freddo.	<b>****</b> Divertente sul misto e sui percorsi di montagna, è anche piuttosto facile da guidare. Sullo sconnesso il retrotreno può perdere aderenza.
<b>Tenuta del valore</b>	<b>***</b> Il mercato di questo modello è internazionale e quindi, almeno in teoria, molto ampio. La quotazione è alta solo per l'originale.	<b>****</b> In circolazione ce ne sono poche e chi la vuole è costretto a sottostare alle richieste del venditore. Oppure può farsene costruire una tutta nuova.	<b>****</b> Sebbene non sia una Porsche vera, la fama del marchio si riflette positivamente sul suo futuro collezionistico e non potrà deludere.

**SONO MACCHINE DI CARATTERE.  
CIÒ SIGNIFICA CHE  
NON HANNO UN BUON CARATTERE**



## UN OTTO, UN SEI E UN QUATTRO

	<b>Factory Five "MK IV Roadster"</b>	<b>Realm Engineering "D Type"</b>	<b>Technic "550 Spyder"</b>
<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 8 cilindri a V Alesaggio 107,7 mm - Corsa 96,2 mm Cilindrata 6685 cm <sup>3</sup> Potenza 500 CV a 5000 giri/min Un carburatore Holley "700" quadricorpo.	Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 92 mm - Corsa 106 mm Cilindrata 4235 cm <sup>3</sup> Potenza 285 CV a 5750 giri/min Tre carburatori doppio corpo Weber "45DCOE".	Posteriore - 4 cilindri boxer Alesaggio 82,5 mm - Corsa 74 mm Cilindrata 1582 cm <sup>3</sup> Potenza 120 CV a 5800 giri/min Due carburatori doppio corpo Solex "40 PII".
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 245/40 ZR 17 post. 315/35 ZR17.	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 215/65 R 15.	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 165/80 SR 15.
<b>Corpo vettura</b>	Roadster 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizz. Koni regolabili Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici Freni a disco autoventilanti Serbatoio carburante 60 litri.	Sport 1 porta, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici Freni a disco autoventilanti Serbatoio carburante 45 litri.	Roadster 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barre di torsione Sospensioni post. indipendenti, semiassi oscillanti, molle elicoidali, Ammortizzatori idraulici Freni ant. a disco, post. a tamburo Serbatoio carburante 40 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2286 mm Carreggiata ant./post. 1485/1485 mm Lungh. 4013 mm - Largh. 1790 mm Altezza 1219 mm - Peso a vuoto 1020 kg.	Passo 2286mm Carreggiata ant./post. 1420/1430 mm Lungh. 4115 mm - Largh. 1705 mm Altezza 1190 mm - Peso a vuoto 1040 kg.	Passo 2220 mm Carreggiata ant./post. 1360/1400 mm Lungh. 3750 mm - Largh. 1550 mm Altezza 900 mm - Peso a vuoto 650 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 280 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,5 s.	Velocità 255 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,6 s.	Velocità 200 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,5 s.

### Lontano dal traffico

*Nella foto. Per testare le vetture abbiamo scelto un percorso collinare nell'Oltrepò pavese, dove nei giorni feriali il traffico è scarso. La vettura più adatta alla strada si è dimostrata la replica della Porsche "550", divertente anche a velocità turistica e poco impegnativa.*



# MUSCOLI D'ACCIAIO

Assieme al "fisico" prestante ostenta a pieno titolo la sigla "Alleggerita" delle sportive che l'hanno preceduta (sebbene 1410 kg non siano un peso trascurabile). È l'ultima vettura del Biscione con un motore derivato dal famoso "V6 Busso". Molti dei 4651 esemplari costruiti sono già custoditi nelle collezioni degli alfisti

di Marco Di Pietro



#### Si fa riconoscere

Nella foto. Rispetto a una comune Alfa "156" la "GTA" si riconosce per i fianchi allargati, i paraurti dalla sagoma più pronunciata, i fari anteriori "oscurati", le minigonne con gli estrattori dell'aria, il doppio scarico sul lato sinistro e i cerchi da 17 pollici.

#### Pro

Prestazioni molto elevate  
Tenuta e stabilità eccezionali  
Motore "melodioso"  
Prezzo oggi abbordabile  
Importanza storica

#### Contro

Richiede una manutenzione regolare e attenta  
Pochi esemplari in vendita  
Trazione solo anteriore  
Cambio "Selespeed" lento



La berlina di famiglia che vince le corse": lo slogan che fu coniato sessant'anni fa per la celebre "1900" è rimasto sempre attuale in casa Alfa Romeo e sintetizza efficacemente la vocazione sportiva della marca.

Dalla "1900" alla "Giulia Ti Super", dalla "Giulia Sprint GTA" (omologata Turismo) alla "155", la tradizione nata al Portello è proseguita ad Arese e poi a Torino, sotto la direzione Fiat. È da questo background che è nata la "156 GTA".

Erede diretta della "155", che all'inizio aveva anche lei assunto, nella versione "corsa", la denominazione "GTA", la "156 GTA" rappresentò una sfida coraggiosa. Realizzare una berlina per famiglia con una potenza inaudita per una trazione anteriore (250 CV), che fosse docile e garbata nella guida normale ma capace all'occorrenza di entusiasmare un pilota esigente, poteva infatti sembrare un progetto impossibile. Invece all'Alfa riuscirono nella difficile quadratura del cerchio, favoriti dal fatto di disporre di un'eccellente base di partenza, cioè una vettura ai vertici della categoria in quanto a telaio e assetto.

La "156 GTA" entrò a listino nel 2002, perciò dopo una lunga gestazione (la "156" era in produzione dal 1997). Il prezzo fu fissato a 44.000 euro, esattamente il doppio della "156 1.6 16V Twin Spark" che costituiva il gradino d'accesso alla gamma. Un bel mucchio di soldi. Nonostante ciò, ne furono prodotte 4651. Di queste, 2625 con carrozzeria berlina e cambio manuale, 348 con carrozzeria berlina e cambio "Selespeed", 1174 in versione "GTA Sportwagon" e 504 in versione "GTA Sportwagon Selespeed".

Date le caratteristiche, la "156 GTA" nasce "instant classic". A maggior ragione è da collezione oggi, anche perché dopo di lei non c'è più stata un'Alfa con un "cuore" concepito e prodotto ad Arese. Perciò le sue quotazioni, sebbene ancora in discesa, sono destinate a riprendere quota: dapprima lentamente, più rapidamente dopo il compimento del ventesimo ▶



**Hanno fatto il bucato**  
**Nella foto.** L'abitacolo della "156 GTA" presenta numerose modifiche: innanzitutto i sedili più sportivi e avvolgenti sono rivestiti di pelle a "cannelloni" orizzontali; la pedaliera è in alluminio, la strumentazione riporta una scala differente (tachimetro tarato fino a 300 km/h). Quasi tutti gli esemplari venduti dispongono del navigatore a pittogrammi.

### LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	<b>****</b>	Un'Alfa vera, forse la più "storica" del nuovo millennio ("8C" a parte). Con prestazioni da vera auto da corsa. Splendida anche nello stile.
<b>Prezzo</b>	<b>*****</b>	Difficile trovare un'auto così "importante" a un costo così basso, circa 11-12.000 euro. Nel futuro comunque la quotazione non scenderà più.
<b>Costo di gestione</b>	<b>***</b>	Richiede una manutenzione puntigliosa e frequente. Dunque costosa. La "156 GTA" è soggetta al bollo, ma non al superbollo.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>***</b>	Se non fosse per il consumo di benzina e per il rischio autovelox, si potrebbe anche usarla tutti i giorni.
<b>Affidabilità</b>	<b>****</b>	Non è perfetta come una sportiva tedesca, ma se la cava bene. Occhio alle "Selespeed" e agli esemplari maltrattati.
<b>Reperibilità ricambi</b>	<b>****</b>	Nessun problema per la meccanica, ma chi aspira alla "GTA" provveda anche a farsi una scorta dei ricambi specifici di carrozzeria.
<b>Attività dei club</b>	<b>*****</b>	Una "GTA" è sempre molto ammirata, anche ai raduni di Alfa storiche. Il modello è accettato come instant classic in Italia e all'estero.

anno d'età. Le condizioni favorevoli al suo successo come "storica" ci sono tutte: la presenza del suo nome nella "lista chiusa" del Riar (Registro Italiano Alfa Romeo), la tiratura limitata, il nome evocativo e le prestazioni assolutamente fuori dell'ordinario. Infine il motore, ultima evoluzione dello storico V6 di Giuseppe Busso (1913-2006), qui giunto all'apogeo per cilindrata (3,2 litri) e potenza (250 CV).

Non è facile trovare una "156 GTA". Tante sono finite all'estero, parte da nuove, parte in questi anni di crisi che hanno visto crescere l'export italiano di auto storiche e youngtimer. Degli esemplari rimasti in Italia, molti sono gelosamente custoditi dagli alfisti doc, che si priverebbero più volentieri della suocera che della loro "GTA". Altri sono finiti in mano ai soliti smanettoni, che li hanno acquistati per le sfide da bar e non certo per scopi collezionistici. Questi ultimi costituiscono in genere un cattivo affare. Forte il sospetto che la manutenzione sia

### QUATTRO PROPOSTE PER GLI INTERNI, MA SULLA PELLE NON SI DISCUTE



Monocolore Nero Montecarlo

Bicolore Cuoio Imola e nero

Bicolore Blu Le Mans e nero

Bicolore Grigio Silverstone e nero

## TENUTA, FRENI, STERZO E PRESTAZIONI TOCCANO I MASSIMI VERTICI. MA NON MANCANO I PUNTI DEBOLI

### TECNICA

## MOTORE IN LEGA D'ALLUMINIO

Un vero concentrato di tecnologia il V6 della "156 GTA": costruzione interamente in lega d'alluminio (come tutti i "V6 Busso"), quattro alberi a camme, 24 valvole. Con una cilindrata di 3,2 litri sviluppa una potenza elevata per un aspirato: 250 CV ottenuti a 6200 giri. La coppia di 300 Nm a 4800 giri determina una spinta impetuosa, soprattutto oltre i 3500 giri. Il cambio a sei rapporti consente di sfruttare bene i cavalli, che vengono comunque erogati con una elasticità ammirevole per un motore sportivo. Rispetto alla "156" normale l'assetto delle sospensioni è completamente rivisto, con maggiorazioni e ricalibrature davanti e dietro. Lo sterzo è più diretto di quello delle altre "156" e i dischi dei freni hanno diametro maggiore. Il telaio è sempre all'altezza delle prestazioni. Il peso purtroppo è elevato: si sarebbe potuto ridurlo se si fosse fatto largo impiego di materiali speciali, come la fibra di carbonio.



stata trascurata e che i motori siano stati spremuti senza riguardo: rifarli completamente può costare anche 3000 euro, una somma importante rispetto all'attuale quotazione della vettura.

I difetti della "156 GTA" non sono molti, ma alcuni potrebbero costare cari. Essi riguardano in primo luogo il cambio "Selespeed". Nonostante l'elettronica sia in grado di diagnosticarne i problemi, a volte è difficile ottenere una perfetta messa a punto. Non solo: il "Selespeed", lento negli innesti, non si presta alla guida sportiva e per questo motivo le versioni che ne sono dotate sono anche assai meno richieste di quelle "manuali", il cui cambio a sei marce è invece all'altezza delle prestazioni. Quando il computer di bordo segnala un guasto al "Selespeed", il cambio va in autoprotezione. Spesso si tratta dei sensori da sostituire: sono quattro e costano 130 euro l'uno. Se la vettura ha percorso più di 100.000 km, il "Selespeed" potrebbe anche richiedere la sostituzione delle pompe idrauliche e delle centraline di gestione. In questo caso la spesa non è mai inferiore ai 1500 euro. Ma il guasto potrebbe avere origini differenti, per esempio nei connettori in plastica dei sensori, che si possono sostituire con poche decine di euro di spesa.

La cinghia di distribuzione va cambiata, per sicurezza, a intervalli di 50.000-60.000 km oppure ogni cinque anni. Il costo, manodopera compresa, è di circa 500 euro: niente rispetto al danno di 24 valvole piegate. Altri punti critici sono la frizione e il differenziale. La frizione è pesante e, sotto-

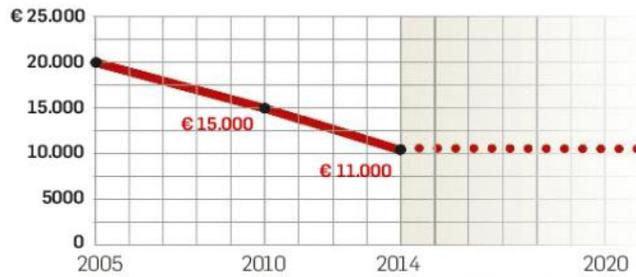
### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, trasversale - 6 cilindri a V di 60° Alésaggio 93 mm - Corsa 78 mm Cilindrata 3179 cm³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 250 CV DIN (184 kW) a 6200 giri/min Coppia 300 Nm a 4800 giri/min Distribuzione con 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa per bancata Punterie idrauliche, comando a cinghia Lubrificazione forzata, capacità circuito 6 litri Impianto di iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica multipoint Bosch "Motronic ME 7.3.1" Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua (10 litri) Due catalizzatori a tre vie Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione anteriore Frizione monodisco a comando idraulico Cambio manuale a 6 marce Leva di comando centrale Pneumatici 225/45 ZR 17 Cerchi in lega leggera 7,5Jx17".
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco (autoventilanti anteriori) con dispositivo antibloccaggio ABS e ASR Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico Capacità serbatoio carburante 63 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2595 mm Carreggiata ant./post. 1522/1509 mm Lunghezza 4430 mm - larghezza 1765 mm Altezza 1420 mm - Peso a vuoto 1410 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 250 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,3 secondi.



**VALORE NEL TEMPO**

**P**robabilmente non scenderà più. Poi, nel medio periodo, il valore della "GTA" berlina con cambio manuale, attestato oggi sugli 11.000 euro, dovrebbe riprendere a salire leggermente. La ripresa sarà ovviamente più energica al compimento del ventesimo anno. Le versioni col cambio "Selespeed", poco adatto alle caratteristiche sportive della "GTA", potrebbero risultare penalizzate.



**ACCESSORI A RICHIESTA**

Autoradio con navigatore	<b>€ 900</b>
Cerchi in lega a raggi	opzione gratuita
Sistema "Connect" con navigatore	<b>1400</b>
Controllo elettronico velocità	<b>350</b>
Fari allo xeno	<b>686</b>
Kit riparaz. e gonfiaggio gomme	opzione gratuita
Predisposizione telefono GSM	<b>123</b>
Tetto apribile elettrico	<b>885</b>
Vernice iridescente	<b>1980</b>
Vernice metallizzata	<b>620</b>

**RICAMBI**

Pastiglie freni ant.	<b>€ 250</b>
Kit dischi ant. (305 mm)	<b>700</b>
Ammortizzatori (4)	<b>600</b>
Faro ant. completo	<b>650</b>
Faro post. completo	<b>300</b>
Filtro aria	<b>47</b>
Kit revisione frizione	<b>450</b>
Set candele	<b>200</b>
Motore revisionato (semicompleto)	<b>8500</b>
Revisione cambio "Selespeed"	<b>3500</b>

**Libertà di scelta**

Sopra. Di serie venivano forniti cerchi in lega a cinque fori rotondi, con canale da 7,5 pollici e diametro da 17 (ne è dotata la "Sportwagon" che compare nella pagina accanto). A richiesta, senza alcun sovrapprezzo, erano disponibili i cerchi a raggi della medesima dimensione, dal look più corsaiolo.

**LE CONCORRENTI**

					
	Alfa Romeo 156 GTA	Audi A4 3.0 V6 30V Quattro	BMW 330i	Mercedes C 320 Avantgarde	Volkswagen Passat W8 4.0 4motion
Cilindrata cm <sup>3</sup>	3179	4172	2979	3199	3999
Potenza CV/kW	250/184	220/162	231/170	218/160	275/202
Velocità km/h	250	243	250	245	250
Prezzo nel 2002 Euro	44.092	40.201	38.251	42.581	45.817
Quotazione 2014 Euro	11.000	2500	3000	3000	3000

## GAMMA COLORI CARROZZERIA

### Pastello



Rosso Alfa



Nero Luxor

### Iridescenti



Rosso Nuvola

### Metallizzati



Verde Boreale



Blu Cosmo



Blu Metallico



Grigio Metallico



Azzurro Gabbiano



Grigio Sterling



Nero Metallico

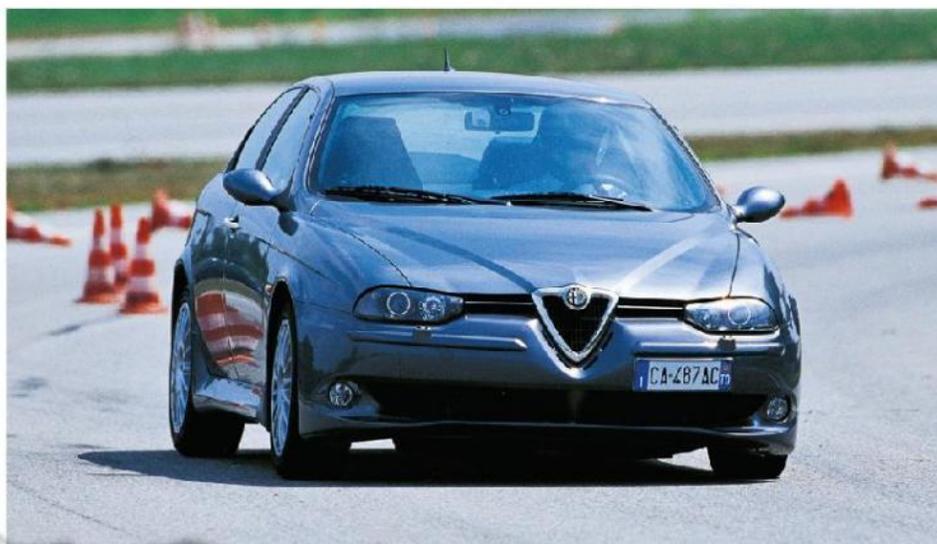
posta a strapazzi, a lungo andare può essere messa in crisi dalla potenza del motore. Il kit di sostituzione costa 450 euro, cui vanno aggiunte quattro ore di manodopera. In quanto al differenziale, su alcuni esemplari ha manifestato cedimenti già intorno ai 60.000 km. Alcuni proprietari hanno risolto il problema montando il differenziale autobloccante Torsen "Q2" delle successive "147" e "GT" con motore "1.9 JTD" da 150 CV. Il costo dell'operazione, manodopera compresa, è di circa 1200 euro.

Il consumo è adeguato alle prestazioni e al tipo di guida: senza tirare si fanno i 7 km con un litro, con grande attenzione ci si può avvicinare ai 10 km con un litro. I freni in origine erano sottodimensionati. A partire dagli ultimi mesi del 2003 fu la stessa Alfa Romeo a risolvere il problema adottando davanti dischi da 330 mm (erano da 305). Un eventuale aggiornamento sui primi esemplari è possibile, ma comporta la sostituzione anche delle pinze. Infine il peso: la "156 GTA" ha ben poco di "alleggerito": in ordine di marcia con il pilota a bordo tocca i 1500 kg, che sono comunque un valore in linea con le caratteristiche generali della vettura. Semmai, "appesantita" è la linea, a causa dei massicci paraurti e delle appendici aerodinamiche: una scelta però necessaria se si voleva attribuire alla vettura tutta l'aggressività che essa meritava. 

## LE ALTRE VERSIONI

### LA "SPORTWAGON" VALE DI MENO

La gamma delle "GTA" era composta da quattro versioni. La più conosciuta, apprezzata e diffusa è la "3.2 V6" berlina con cambio manuale, a cui si riferisce il nostro servizio. A richiesta si poteva ottenere la trasmissione robotizzata "Selespeed" (con sovrapprezzo di 1500 euro), che un domani potrebbe invece influire negativamente sul valore. Due anche le station wagon, denominate "Sportwagon" come le altre "156" giardinetta. Considerate meno sportive, raccolsero un minore numero di ordini e oggi hanno valutazioni inferiori, a parità di trasmissione, di un migliaio di euro, sebbene all'epoca costassero un po' più care. L'aggiunta del portellone e del terzo cristallo laterale comporta un appesantimento della scocca di una cinquantina di chili: una ragione in più per preferire la berlina. La versione "Sportwagon" con cambio "Selespeed" (11.000 euro) è quella che in futuro sarà meno ambita. Le "Sportwagon" vendute furono 1678, contro 2973 "GTA" berlina.



## I DATI DI QUATTORRUOTE (settembre 2002)

### Velocità massima km/h

Dichiarata **250,00** - Effettiva **248,49** in VI marcia

### Accelerazione

km/h	secondi
0-80	<b>4,9</b>
0-100	<b>7,0</b>
0-120	<b>9,1</b>
0-160	<b>15,6</b>
0-200	<b>26,5</b>

### Ripresa in VI marcia

km/h	secondi
70-80	<b>2,6</b>
70-100	<b>7,9</b>
70-120	<b>13,5</b>
70-140	<b>19,8</b>

### Frenata

km/h	metri
60	<b>13,7</b>
100	<b>38,1</b>
130	<b>64,5</b>
200	<b>152,8</b>

# SARANNO FAMOSI

Al loro esordio erano noti solo in Germania. La popolarità arrivò nel 1966, con i modelli "nasuti" che tutti conosciamo. Ma le prime serie sono le più interessanti per i collezionisti. Anche se valgono solo sui mille euro

testo e foto di Massimo Condolo



## Espressione suina

Nelle foto. Il "Taunus Transit" osservato di tre quarti posteriore (foto a sinistra) è tutto sommato anonimo. Visto di fronte, invece, è fortemente caratterizzato dalla mascherina trapezoidale con 24 listelli cromati orizzontali e altrettanti verticali: un muso che, secondo alcuni, ricorda quello di un porcellino. La verniciatura bicolore era un optional; il colore più scuro copriva il tetto e le parti in rilievo. Le tre nervature sulle fiancate proteggevano dai piccoli urti.

**P**rima di vedere il "Taunus Transit" del nostro servizio nel capannone di quello scopritore di tesori che è Cristiana Politi, Luca Isoardi non immaginava che avrebbe arricchito la sua collezione con un furgoncino straniero. Era da molto tempo che non incontrava il primo "Transit", raro in Italia già all'epoca.

Rivedere quel furgone con il muso da maialino simile a quello del Fiat "1100 T" (che però è successivo di qualche anno) gli fece fare un salto nel tempo: un artigiano del suo paese (Caraglio, nel Cuneese) ne aveva uno uguale. Il "Taunus Transit" fu acquistato nuovo nel 1963 da un mangimificio lombardo; era arrivato a fine carriera in buone condizioni e soprattutto completo di ogni particolare, pregio non da poco visto che l'unica fonte per questo modello sembrano essere i ricambi

sti greci... Un restauro, tuttavia, era necessario: la carrozzeria era verniciata con una livrea moderna e al posto dei fanalini posteriori originali c'erano quelli dell'Autobianchi "A112". L'interno cabina, invece, era quasi perfetto: la selleria era intatta, soltanto l'imbottitura si era molto assottigliata rivelando le molle sotto la finta pelle bicolore.

Portato il "Transit" a casa, Isoardi inizia a documentarsi cercando in rete immagini e caratteristiche: basarsi su ricordi personali sarebbe troppo rischioso. La ricerca dei fanali dura tuttora (provvisoriamente ci sono quelli applicati sotto il paraurti, come si usa per le auto anteguerra), ma nel frattempo Luca scopre che molti esemplari adottavano una livrea bicolore e decide così di riverniciare il suo bianco panna e rosso fegato: un ottimo compromesso fra le tinte dell'epoca e





**Un pezzo qui, uno là**

Sopra. Le targhe del costruttore e i numeri di serie sono doppi: uno della Ford per la meccanica e uno della Drauz per la carrozzeria. Il trasporto delle scocche dallo stabilimento di Heilbronn a quello di Colonia avveniva per via fluviale.

**Facile da caricare**

A destra in alto. I portelloni posteriore e laterale, incernierati di lato, consentono un buon accesso. Sotto. Grazie alle dimensioni compatte e al passo corto, il "Taunus Transit" si dimostra agile. Il nostro esemplare è omologato per 1250 kg di portata. Il vano merci è rastremato verso l'alto. Il pavimento è "disturbato" dai passaruota e, a ridosso della cabina, dalla sporgenza (20 cm circa) del vano motore.

## IL PROGETTISTA È LO STESSO DEL VW "BULLI". ECCO SPIEGATA LA SOMIGLIANZA TRA I DUE FURGONI

i colori sociali del pastificio della sua famiglia. La robustissima meccanica con il "1500" a quattro cilindri in linea non sembra dare problemi (ma la pompa della benzina cederà alla prima uscita dopo il restauro di carrozzeria...).

La storia del "Taunus Transit" inizia nel 1952 a Colonia, quando la Ford decide di montare la meccanica della "Buckel-Taunus" su una scocca portante progettata da Alfred Haesener (1896-1975), ingegnere che aveva seguito in Volkswagen lo sviluppo del "Bulli". La produzione di serie parte nel 1953; il primo modello si chiama "FK1000", sigla che sta per "Ford Köln - (Colonia) - 1000 kg di portata". Il motore è quello della "Taunus 12M", montato a sbalzo sull'avantreno; nel 1955 il motore viene collocato dietro l'asse anteriore per facilitare il passaggio tra i due posti in cabina. Lo stesso anno esordisce, a richiesta, il "1500", lo stesso del nostro esemplare. Nel 1959 il cambio sincronizzato, prima optional, diventa di serie. Le carrozzerie autoportanti su struttura di profili scatolati non nascono a Colonia, ma a Heilbronn



presso Gustav Drauz, carrozziere che collaborava con la Ford prima della guerra per realizzare cabriolet, furgoni e ambulanze. Completate e verniciate, vengono poi caricate su chiatte fluviali che scendono il Neckar e il Reno fino allo stabilimento di Niehl, sobborgo di Colonia dove viene montata la meccanica. Ogni chiatte porta 50 veicoli.



## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ford "P4", anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea Alesaggio 82 mm Corsa 70,9 mm Cilindrata 1498 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 6,8:1 Potenza 50 CV (SAE) a 4500 giri/min Coppia 11,5 kgm a 2700 giri/min Carburatore monocorpo invertito.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 <sup>a</sup> non sincronizzata) Leva di comando sul piantone dello sterzo Frizione monodisco a secco Pneumatici 6,70-15.
<b>Corpo vettura</b>	Furgone 4 porte, 2 posti Struttura autoportante in scatolati d'acciaio Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo anteriori e posteriori.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2300 mm Carreggiata ant./post. 1340/1360 mm Lungh. 4300 mm - Largh. 1740 mm Altezza 1965 mm - Tara 1150 kg - Portata 1250 kg Peso totale 2400 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 95 km/h.



Il "Taunus Transit" ha all'incirca le dimensioni del Volkswagen "Bulli"; il vano di carico è alto da terra, ma regolare, con le sole sporgenze dei passaruota; le fiancate un po' curve limitano il carico di oggetti di forma regolare come i mobili. Le due porte del compartimento merci, posteriore e laterale destra, sono a un solo battente. Quanto agli allestimenti, sono disponibili il furgone, il pulmino (con tegoli sul tetto come il VW "Samba"), il furgone vetrato, gli autocarri con sponde in legno o metallo. Nel 1955 e poi nel 1958 la gamma si arricchisce di versioni con maggiore capacità di carico che assumono le sigle "FK1250" (1250 kg) e "FK1500" (1500 kg).

All'esordio il "Taunus Transit" è il più veloce dei concorrenti tedeschi. Il DKW "Schnellaster", il Tempo "Matador 1000" e il Volkswagen "Typ 2" (il "Bulli") arrivano a 80 km/h, il Ford passa i 95 e per

questo è il preferito dai vigili del fuoco. La denominazione "Taunus Transit" arriva nel 1960 per far dimenticare la produzione a Colonia, dove nascevano camion medi Ford con un inaffidabile motore a due tempi. Il nome "Taunus" lo collega alla omonima berlina da cui prende la meccanica, mentre "Transit" è un verbo latino che significa "passa, va oltre".

Nel 1962 al "Taunus Transit" si affianca un modello più leggero, il "Taunus Transit 800" da 800 kg di portata e dotato di ruote basse; nel 1964 vengono introdotti l'impianto elettrico a 12 Volt (in precedenza era a 6 Volt) e le cinture di sicurezza di serie. Nel 1966, con l'arrivo della prima serie del "Transit" (senza "Taunus"), la produzione cessa. Gli esemplari usciti dagli stabilimenti di Colonia e, negli ultimi anni, di Lisbona sono stati, nelle varie serie, motorizzazioni e allestimenti, 225.864. 

### Ciò che non c'è non si rompe

**Sopra.** Il cruscottino con il rinvio della leva del cambio esterno e parallelo al piantone dello sterzo. Fedele ai dettami di Henry Ford, la cabina del "Taunus Transit" è semplificata al massimo.

**Più in alto.** Il tachimetro con l'indicatore del livello benzina e il termometro acqua ai lati e i pomelli delle luci (a sinistra) e del tergicristallo.

**Sopra a sinistra.** Il vano motore con il grande filtro dell'aria e il sedile rivestito in finta pelle. Il valore di un esemplare in stato d'uso si aggira sui 1000 euro.



# PARTECIPAZIONE UFFICIALE

Fu una delle quattro preparate dal Competitions Department della BMC per l'edizione del '68, dove arrivò terza. Un appassionato italiano, Paul Lips, scomparso nel 2012, l'ha restaurata secondo le caratteristiche e gli accessori di allora: un lavoro che l'ha impegnato per 17 anni

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi

**P**rimo gennaio '68, la nostra "Mini Cooper SMk II" numero di telaio A 00921 e allestimento Gr.2 viene immatricolata in Inghilterra con la targa ORX 7F che ancora porta. Uscita dalla linea di montaggio il 25 ottobre 1967, è stata subito acquisita dal Competitions Department BMC di Abingdon, allo scopo di essere preparata, assieme ad altre tre vetture gemelle, per il 37° Rally di Montecarlo che si sarebbe corso dal 20 al 25 gennaio.

Nei quattro anni precedenti diverse altre "Mini Cooper S" avevano fatto man bassa di vittorie nei ➤





## LA SCOCCA, SOLO QUELLA, PROVIENE DALLA VERSIONE DI SERIE. IL RESTO È FRUTTO DI UN DELICATO LAVORO ARTIGIANALE

**Senza neve non vinse**  
Sopra. La "ORX 7F" al "Montecarlo" 1968. Svantaggiate dall'assenza di neve, le "Mini Cooper S" furono superate dalle Porsche "911"; la nostra protagonista giunse terza.  
Sotto. Sul parabrezza si notano i filamenti antiappannamento. Il restauro ha riportato la vettura nella configurazione del 1968.  
Nelle pagine precedenti. Accanto a Linda Maria Ruiu, Paolo Bozza, che insieme a Giulio Carozzi si prende cura della vettura e con essa partecipa agli eventi rievocativi.



rally di tutto il mondo, ma la concorrenza delle formidabili "tutto dietro" Porsche "911" e Alpine "A110" era divenuta più pressante e occorreva affilare gli artigli. A questo scopo, in aggiunta alle numerose modifiche che già distinguevano le "Cooper S" ufficiali ("Works") dalla versione di serie (fra queste l'incremento dell'alesaggio di 0,5 mm che portava la cilindrata da 1275 a 1293 cm<sup>3</sup>) sembrava interessante una modifica sperimentata in Finlandia dal pilota della Casa Timo Makinen. Essa consisteva nel montare, al posto dei due carburatori originali SU "H4" monocorpo, due doppio corpo Weber "DCOE



### Conta i chilometri

A destra. Il cruscotto di serie, con cornici nero opaco, monta, al posto del contamiglia, un contachilometri con fondo scala a 200 km/h e, al posto dell'amperometro, un termometro acqua (a destra). A sinistra del cruscotto il tripmaster.

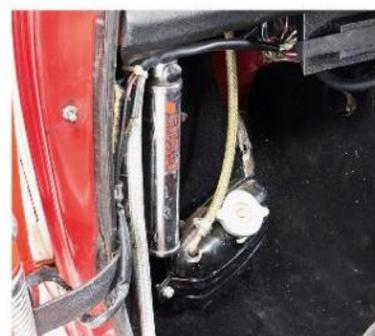


45", ridotti a monocrpo eliminando un "Venturi" interno, e adattati al collettore originale saldando su di essi i raccordi degli SU. I test effettuati al Competitions Department dimostrarono che si guadagnavano 7-9 CV.

La modifica era conforme alla traduzione in inglese del regolamento Fia, la cui "appendice J" consentiva di sostituire i carburatori, purché quelli alternativi fossero di pari numero e montati sul collettore d'origine senza componenti intermedi; quindi fu apportata senza indugio su tutt'e quattro le vetture da iscrivere al "Montecarlo". In realtà la modifica non

era del tutto rispettosa del regolamento. Nell'originale versione francese, infatti, si precisava che i carburatori alternativi non dovessero essere in alcun modo modificati. Di ciò Peter Browning, capo del Competitions Department, si rese conto solo dopo la partenza del rally. Le riunioni tenute nel corso della gara per scongiurare un'eventuale squalifica ebbero come risultato solo il "suggerimento" di rimontare i carburatori originali nel parco chiuso, cosa che la squadra BMC si guardò bene dal fare.

Sfavorite dall'assenza di neve, sulla quale erano imbattibili, le "Cooper S" ufficiali si fecero co-



### Il posto del navigatore

Dall'alto. Il navigatore siede su un sedile reclinabile con cinture a quattro punti. Nella tasca della porta lato navigatore ci sono una lampada con supporto flessibile e una centralina elettrica con presa di corrente e interruttori di servizio. Il circuito di raffreddamento è munito di un vaso d'espansione, collocato nell'abitacolo.

### Pronti al decollo

A sinistra. La ricca strumentazione, alloggiata nelle plancette aggiunte ai lati del cruscotto, è degna di un jet. Davanti al pilota c'è il contagiri elettronico. Il volante in pelle monta il pulsante clacson di serie.



**La prova del numero**

Sopra. Ben visibile, punzonato sulla paratia frontale, il numero di telaio A 00921. La vettura uscì dalla linea di montaggio BMC il 25 ottobre '67 e fu subito acquisita dal Competitions Department di Abingdon, per essere allestita come Gruppo 2.



**In divisa da rally**

Sopra. La livrea Tartan Red con tetto Old English White è tipica delle "Mini Cooper S" ufficiali che corsero negli anni 60. Sul fianco il nome del proprietario, morto nel 2012. A sinistra. Sul fianco sinistro i nomi degli amici che attualmente si prendono cura della vettura.

tarsi e raccogliere, in ogni parte del mondo, i ricambi necessari, originali e correttamente datati. Fu difficile in particolare trovare i finestrini scorrevoli marcati con lo stesso mese e anno di produzione. Secondo

Paul anche la bulloneria (circa 800 pezzi) doveva riportare quella data e ostinatamente ci riuscì. Altri dieci anni ci vollero per il restauro, avviato nel 1999 e terminato all'inizio del 2009. Difficile fu la ricostruzione dell'impianto elettrico. A questo scopo fu interpellato l'unico sopravvissuto dei tre specialisti che all'epoca l'avevano realizzato ad Abingdon, senza seguire alcuno schema.

Identica a come era uscita dal Competitions Department e completa di tutta la dotazione di gara, incluse la borsa degli attrezzi, le sacche d'emergenza per la benzina, i termos, le torce e il portapacchi con quattro ruote di scorta, la nostra "ORX 7F" fu iscritta al "Montecarlo Historique", ma un guasto poco dopo la partenza dall'Italia impedì la partecipazione alla gara. L'anno seguente la vettura fu di nuovo iscritta al "Montecarlo Historique": questa volta prese il via, ma un guasto ne causò il ritiro. In seguito, essa partecipò a numerose manifestazioni.

Dopo la morte di Paul Lips, la "ORX 7F" è stata ereditata dalla moglie Verbena e dal figlio Sean di 5 anni, che hanno affidato la cura della vettura agli amici Paolo Bozza (che vediamo nella foto d'apertura) e Giulio Carozzi. Preziosa e unica, la "ORX 7F" è una delle tre "Mini Cooper S" ufficiali che non si trovano in Inghilterra all'Heritage Motor Centre; le altre due, appartenenti alle squadre che corsero rispettivamente al "Montecarlo" del 1964 e a quello del 1966, sono anch'esse in Italia e anch'esse in buone mani. **R**

**C'È LA SUA FIRMA**

L'autore del restauro della "Mini Cooper S" del nostro servizio, Paul Lips, per gli amici "Poc", era considerato in Italia l'esperto più preparato e autorevole in materia di "Mini Cooper" da rally. Paul non era geloso della sua competenza. Anzi, era sempre pronto a dare una mano a chiunque iniziasse il restauro di una "Mini" inglese. Nato a Rapallo (GE) il 13 novembre 1963, il 5 ottobre 2012 rimase ucciso a Milano in un incidente stradale mentre era alla guida del suo scooter. Sulla "Mini Cooper S" del nostro servizio c'è la sua firma.



munque onore anche in quella edizione del "Montecarlo". La nostra "ORX 7F", condotta dal finlandese Rauno Aaltonen e dal britannico Henry Lidon, giunse prima di classe e terza assoluta, alle spalle di due Porsche "911" (una "T" e una "S"). Le sue gemelle targate "ORX 707F" e "ORX 777F" arrivarono quarta e quinta; la "ORX 777F" dovette invece ritirarsi per la rottura della ventola.

Riportata in patria, la nostra protagonista fu utilizzata dalla Casa come vettura dimostrativa e nel 1969 fu ceduta alla concessionaria di Belfast, in Irlanda del Nord. Qui fu venduta a un corridore privato, che la usò in diversi rally locali, aggiornandola di volta in volta per mantenerla competitiva. Alla fine degli anni Ottanta, sempre in Irlanda del Nord, fu acquistata da un appassionato che ne tentò il restauro, con scarso successo. Nel 1991 fu individuata da uno dei massimi esperti di "Mini Cooper S" da competizione, Paul Lips, di origini olandesi ma nato e residente in Italia, che riuscì ad acquistarla.

La macchina era un po' pasticciata, ma completa e in grado di viaggiare sulle sue ruote. Il trasferimento in Italia fu comunque avventuroso (il racconto del viaggio sul sito [www.redandwhite.it](http://www.redandwhite.it)). Paul voleva riportare la vettura nella configurazione che aveva assunto al "Montecarlo" del '68. Non fu una passeggiata: gli ci vollero ben sette anni per documen-

## CARATTERISTICHE

### Cilindrata arrotondata

Sotto. Con un alesaggio di 71,14 mm (di serie 70,64) la cilindrata del motore "Works" sale da 1275 a 1293 cm<sup>3</sup>. Nel 1968 gli originari carburatori SU "H4" lasciano il posto a due Weber "DCOE 45" modificati in monocrampo. La potenza sale da 90 a 97 CV.



**Motore** Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea  
Alesaggio 71,14 mm - Corsa 81,33 mm  
Cilindrata 1293 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 12,6:1  
Potenza stimata 97 CV a 7000 giri/min  
Valvole in testa, aste e bilancieri  
Due carburatori Weber "DCOE 45" modificati  
Lubrificazione forzata, 4,5 litri, con radiatore  
Raffreddamento ad acqua, 3,5 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.

**Trasmissione** Trazione anteriore  
Cambio a 4 marce (1<sup>a</sup> non sincronizzata)  
Frizione monodisco a secco, con comando idraulico  
Rapporto finale di base 4,2:1  
Cerchi Minilite in lega leggera 4 1/2" x10  
Pneumatici Dunlop "Racing" 5.00 -10.

**Corpo vettura** Berlina 2 porte, 4 posti  
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, sistema "Hydrolastic"  
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali, sistema "Hydrolastic"  
Freni idraulici, ant. a disco, post. a tamburo, servocomando a depressione  
Sterzo a cremagliera  
Due serbatoi carburante, ciascuno da 25 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2035 mm  
Carreggiata (base) ant./post. 1242/1203 mm  
Lungh. 3055 mm - Largh. 1410 mm  
Altezza 1350 mm - Peso a vuoto 620 kg.

**Prestazioni** Velocità stimata 140-200 km/h, a seconda del rapporto finale.



# ANDARE AI RADUNI IN DIVISA DA RALLY

Nel decennio 1960-70 furono allestite 71 "Mini" ufficiali, in parte destinate a gare di velocità, in parte ai rally: la loro quotazione può superare i centomila euro.

Chi volesse adottare una configurazione tipo "Montecarlo" sulla propria "Cooper S", trova nelle foto di questo esemplare un riferimento sicuro



## LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	<b>*****</b>	L'aspetto e il sound di un'autentica auto da competizione fanno sempre colpo, in chi la guida e in chi la vede passare.
<b>Prezzo</b>	<b>**</b>	La quotazione varia da esemplare a esemplare, soprattutto in base al palmarès, ma è comunque molto elevata.
<b>Costo di gestione</b>	<b>**</b>	La manutenzione degli esemplari con la meccanica più spinta può essere complessa e costosa, specie se se ne fa un uso agonistico.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>*</b>	Le vetture da corsa, regolarmente targate, in Inghilterra possono circolare liberamente, ma immatricolarle in Italia è un problema.
<b>Affidabilità</b>	<b>***</b>	Pur messi a punto, i motori di queste vetture tendono a surriscaldarsi e possono manifestare noie all'alimentazione e all'accensione.
<b>Reperibilità ricambi</b>	<b>**</b>	Pochi i componenti originali "Works" ancora reperibili, perciò la ricerca potrebbe essere lunga. I prezzi sono sempre elevati.
<b>Attività dei club</b>	<b>*****</b>	Il Mini Cooper Register inglese ha una sezione dedicata alle ex vetture ufficiali. In Italia ci sono molti club dedicati alle "Mini" classiche.

### Da prendere a modello

*Nella foto. Il nostro esemplare di riferimento vanta per la maggior parte componenti d'origine. Le parti sostituite sono comunque originali dell'epoca. Si notino i codolini in vetroresina, i cerchi in lega Minilite, lo scarico "Competition" e la lunetta antiappannante in acetato sul lunotto.*

## NE HANNO SCRITTO

### LA BIBBIA È "ANATOMY"

#### ■ Ruoteclassiche, Aprile 1989

Storia e prova Morris "Mini Cooper S" 1966.

#### ■ Ruoteclassiche, Marzo 1994

Confronto Morris "Mini Cooper S" - Lancia "Fulvia HF 1300".

#### ■ Anatomy of the Works Minis,

Veloce Publishing 2001, autore Brian Moylan, testo in inglese, 96 pagine, online a 27 euro circa.

#### ■ Original Mini Cooper and Cooper S,

Motorbooks International 2002, autore John Parnell, testo in inglese, 120 pagine, online a 20 sterline circa.

## IL RESTAURO

### I PISTONI? OVALI È MEGLIO

**R**ealizzate in genere partendo da "Mini Cooper S" nuove, le versioni "Works" ne utilizzavano solo la scocca e i lamierati. Gli altri componenti erano per la maggior parte modificati o sostituiti da parti speciali. Il motore, ad esempio, oltre ad avere un alesaggio maggiorato, montava un albero a gomiti ribilanciato, con forature supplementari per l'olio e supporti di banco speciali. I pistoni, forgiati, avevano una sezione più ellittica per compensare le dilatazioni asimmetriche; la testata era ad alta compressione. Speciali erano i semiassi, i mozzi posteriori, la scatola sterzo, la batteria, il cavo acceleratore e molti altri componenti. Il cruscotto era standard, ma con le parti cromate verniciate nero opaco. Tutto ciò con piccole varianti dettate anche dalle esigenze dei singoli equipaggi. Si trattava perciò di esemplari unici, che possono essere restaurati solo dopo aver raccolto una documentazione vastissima e dopo aver scelto una configurazione riferita a un dato periodo o una data gara. Gli eventuali ricambi "Works", rigorosamente originali (non esistono repliche), si possono trovare presso i collezionisti o ai mercatini inglesi, sempre a prezzi molto elevati. Tra i massimi esperti italiani di "Mini" ex Works segnaliamo Luca Viscardi (coopermans@live.it), che ringraziamo della consulenza.

### SUL WEB C'È MOLTO

<http://www.minicooper.org/index.php/registers/ex-works-and-competition-cars>

Sezione del Mini Cooper Register inglese dedicata alle vetture ex ufficiali.

<http://www.redandwhite.it/ORX7FLaStoria.htm>

Sito dedicato alla storia dell'esemplare protagonista del servizio.

### CLUB IN TUTTA ITALIA

Mini Garage Milano,

<https://www.facebook.com/minigarage.milano>

Mini Club Pescara,

<http://www.miniclubpescara.it/>

Mini Passion Campania,

<http://www.minipassioncampania.it/>

Cooper Club Roma,

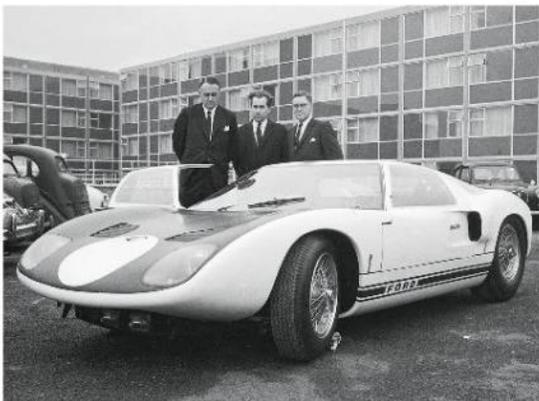
<http://lnx.cooperclubroma.it/>

# CHE TI RICORDA IL QUATTRO?



## 1964

**Fiat "850".** Concepita per occupare un vuoto tra la "1100" e la "600", viene lanciata in primavera e centra subito l'obiettivo, sebbene deluda chi si aspettava dalla Fiat una proposta più coraggiosa (cinque anni prima è uscita la "Mini"...). Rispetto alla "600", di cui conserva l'impostazione meccanica, è più brillante, più stabile e più sicura e offre più spazio per i bagagli, ma l'abitabilità è praticamente la stessa. Deludente anche il design: d'altra parte la Fiat, negli anni Sessanta, domina il mercato interno e può permettersi di far digerire agli italiani (ma ancora per poco) una macchina "nata vecchia". L'"850" rimane in produzione fino al 1968 totalizzando 2.200.000 esemplari.



### Normale o Super?

Sopra. La Fiat "850" è disponibile con motore da 40 CV, alimentato con benzina normale, oppure da 42 CV, alimentato con la Super. Il prezzo non cambia.

### Aerodinamica sbagliata

A sinistra. La Ford "GT" e i suoi progettisti: da sinistra, John Wyer, Eric Broadley e Roy Lunn. L'elegante frontale causa una forte portanza e verrà ridisegnato.

### Un piccolo gigante

A sinistra. I vincitori del Rally di Montecarlo, Paddy Hopkirk (a sinistra) e Henry Liddon (a destra). La vettura era partita da Minsk, capitale della Bielorussia. Sotto. La Ferrari "250 LM" adotta un V12 posteriore-centrale di 3286 cm<sup>3</sup> con 320 CV.



**Ford "GT".** Naufragate le trattative per l'acquisizione della Ferrari, la Ford, avvalendosi dello staff della britannica Lola, realizza la "GT", con lo scopo di battere le Sport Prototipo di Maranello. Due esemplari esordiscono il 31 maggio alla 1000 Km del Nürburgring; tre corrono invece il 20-21 giugno a Le Mans. Ma senza successo.

**Morris "Mini Cooper S".** A sette anni dall'ultima vittoria di un pilota inglese, l'agilissima vettura britannica, nell'allestimento ufficiale della Casa con 70 CV, vince per la prima volta il Rally di Montecarlo dopo una lotta ritenuta impari con una Ford "Falcon" equipaggiata con un V8 da 285 CV.

**Ferrari "250 LM".** Dopo le prove effettuate a Le Mans in aprile, parte la produzione della berlinetta erede della "GTO". 133 esemplari costruiti non furono sufficienti per l'omologazione nella categoria "GT"; la "250 LM" dovette gareggiare coi Prototipi.



Cinquant'anni fa debutta l'Autobianchi "Primula", prima "tutto avanti" progettata da Fiat. Quarant'anni fa nasce la "Golf". Trent'anni fa arriva la "Thema" e vent'anni fa prende corpo l'idea della "Smart"...

di Maurizio Schifano

**Lorenzo Bandini.** Zeltweg, 23 agosto: il pilota italiano (nato a Barce, in Libia, nel 1935) in forza alla scuderia Ferrari dal 1962, vince il Gran Premio d'Austria. È la sua prima vittoria in Formula 1, ma sarà anche l'ultima. Con questo successo Bandini entra nella rosa dei piloti più promettenti del momento e contribuisce alla conquista del titolo Costruttori da parte della Ferrari. Il titolo Piloti va al compagno di squadra John Surtees. La carriera di Bandini in Formula 1 è cominciata al Gran Premio del Belgio del 1961 con una Cooper della scuderia Centro Sud; si concluderà tragicamente tre anni dopo, in seguito all'incidente al Gran Premio di Monaco del 1967.



#### Sei piccoli cilindri

Sopra. La Ferrari di Bandini al G.P. d'Austria è la "156 F1-63". Monta un V6 di 1476,6 cm<sup>3</sup> da 205 CV.

A destra. Bandini nasce in Libia nel 1935. La famiglia rientra in Italia nel 1938 e si stabilisce in provincia di Ravenna. Il papà verrà ucciso dai partigiani e Lorenzo dovrà mettersi a lavorare molto presto.

**Ford "Mustang".** Nel mese di aprile la Ford americana lancia la sua sportiva più popolare, che adotta la meccanica della berlina "Falcon". Due le versioni disponibili: "Hardtop Coupé" e "Convertible". Il prezzo base, riferito alla coupé, è di 2368 dollari: ciò fa della "Mustang" una vettura senza concorrenti, poiché la rivale più diretta, la Chevrolet "Corvair Monza Spyder", ne costa 2599. Il successo è sorprendente, tanto che la Casa, senza averlo previsto, deve allocare la produzione in più stabilimenti. A fine anno le "Mustang" prodotte sono 263.434.

#### La potenza è optional

A destra. La prima "Mustang" (nella foto la "Convertible") adotta di base un modesto 6 cilindri in linea di 2786 cm<sup>3</sup> da 101 CV; il V8 di 4737 cm<sup>3</sup> da 195 CV è optional.



#### Trasversale in anteprima

Sotto. La "Primula" è la prima auto di serie italiana con motore trasversale. Monta il 4 cilindri della Fiat "1100 D": 1221 cm<sup>3</sup>, potenza aumentata da 55 a 57 CV.

**Autobianchi "Primula".** Nonostante il marchio Autobianchi, è la prima auto di serie a trazione anteriore progettata da Fiat. Ormai è chiaro che lo schema delle inglesi Austin-Morris "Mini Minor" e "1100" (motore trasversale e trazione anteriore) rappresenta il futuro e non può essere ignorato. La Fiat, però, lo arricchisce con un'idea originale che semplifica la costruzione: mentre sulle vetture inglesi il cambio è alloggiato sotto il motore, sulla "Primula" il motore, benché trasversale, mantiene il cambio in linea come sulle auto a trazione posteriore. Ciò permette di montare nel cofano della "Primula" il "vecchio" e collaudato gruppo motore-cambio della Fiat "1100 D" senza particolari modifiche, fatta eccezione per la frizione, che viene semplicemente montata a rovescio per ridurre la lunghezza dell'intero gruppo. La "Primula" nasce con carrozzeria due volumi nelle varianti a due o tre porte; in seguito viene proposta anche a quattro o cinque porte. Sarà prodotta in due serie fino al 1970, per un totale di 76.384 esemplari. ➤



# LA "131" ESORDISCE IN PIENA CRISI ENERGETICA CON LO SLOGAN "IL NOSTRO E VOSTRO CAVALLO DI BATTAGLIA" 1974



**Due motori, quattro versioni**  
 Nella foto. Al lancio le versioni della "Golf" sono: base ed "L" a 2 porte con motore di 1093 cm<sup>3</sup> da 50 CV; "S" a 2 porte e "LS" a 4 porte, entrambe con motore di 1471 cm<sup>3</sup> da 70 CV.

**Volkswagen "Golf".** I tentativi di affiancare al "Maggiolino" un modello altrettanto valido e appetibile trovano finalmente soluzione a maggio, quando inizia la produzione della "Golf", preceduta a marzo da quella della variante coupé denominata "Scirocco". La novità più rilevante, in Casa Volkswagen, è costituita dallo schema meccanico condiviso dai due modelli, non tanto per quanto riguarda la trazione anteriore, già sperimentata sulla sfortunata "K70" (1970-74), quanto per la disposizione trasversale del motore, un 4 cilindri in linea che segue i più avanzati dettami progettuali del momento. Altrettanto interessante la linea della carrozzeria delle due vetture, disegnata da Giugiaro, che ne determinerà il successo. Disponibile nelle varianti a 2 e 4 porte, entrambe con portellone, la "Golf" è una vettura razionale ed efficiente e sarà decisamente più apprezzata della "Scirocco". La prima serie, dal 1979 disponibile anche come "Cabriolet", sarà prodotta fino al 1983 in circa 6.800.000 esemplari.

**Utilitaria secondo Bertone**  
 A destra. La nuova "Mini" Innocenti è disponibile in due versioni: "90" (nella foto) con motore di 998 cm<sup>3</sup> da 49 CV e "120" con motore di 1275 cm<sup>3</sup> da 65 CV. La prima ha calandra e paraurti neri; la seconda, calandra argento e paraurti cromati.

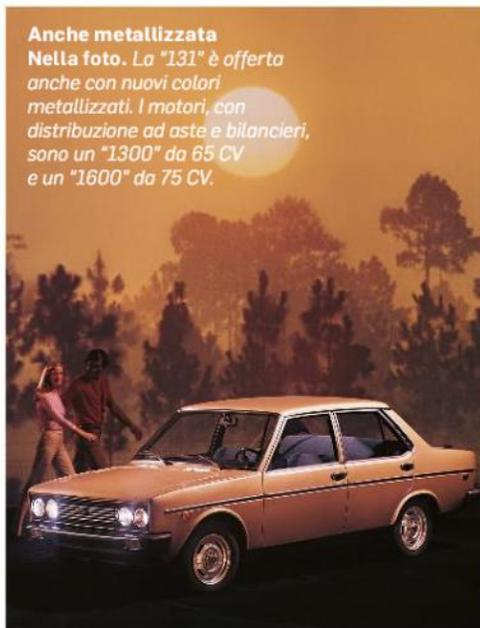


**Innocenti "Mini 90" e "Mini 120".** Al Salone di Torino viene presentato il modello, concepito dalla Innocenti fin dal 1969, destinato a sostituire la classica "Mini" costruita su licenza BMC. Il progetto, che inizialmente doveva essere totalmente innovativo, vede invece il riutilizzo della meccanica della "Mini", con una modifica rilevante: il radiatore, in origine laterale, diventa frontale. Punto di forza è l'accattivante carrozzeria, firmata Bertone. La prima serie è prodotta fino alla fine del 1981.



**Una vera quattro posti**  
 Sopra. L'"Alfetta GT" (qui con i cerchi in lega "millerighe" forniti dalla Cromodora) ha la parte frontale a cuneo e il parabrezza molto inclinato. L'abitacolo è comodo per quattro. Al bagagliaio si accede dal portellone.

**Anche metallizzata**  
 Nella foto. La "131" è offerta anche con nuovi colori metallizzati. I motori, con distribuzione ad asta e bilancieri, sono un "1300" da 65 CV e un "1600" da 75 CV.



**Alfa Romeo "Alfetta GT".** A due anni dalla presentazione dell'"Alfetta" berlina viene lanciata la sua versione sportiva, con una carrozzeria coupé a 4 posti disegnata in collaborazione con Giugiaro. Il passo è ridotto da 2510 a 2400 mm, ma la meccanica, a meno di varianti di dettaglio, è la stessa, con un bialbero di 1779 cm<sup>3</sup> da 140 CV SAE. L'"Alfetta GT", che beneficia di lievi modifiche alla meccanica nel 1975, è prodotta fino al 1976 in 21.947 esemplari.

**Fiat "131 Mirafiori".** A metà ottobre viene lanciato il modello che sostituisce la Fiat "124", battezzato col nome dello stabilimento dove è costruito in omaggio a quanti contribuiscono a realizzarlo. In un momento difficile per la Fiat, per via delle vertenze sindacali e della crisi energetica, la "131" punta su una meccanica collaudata e su un'estetica moderna anche se non innovativa. Undici le versioni, con carrozzeria berlina a 2 e 4 porte e familiare a 4 porte e portellone e con allestimento normale e "Special". La produzione della prima serie si protrae fino al 1978.

**Niki Lauda.** Il 28 aprile il pilota austriaco, alla guida di una Ferrari "312 B3-74", riporta la sua prima vittoria in Formula 1, al G.P. di Spagna, sul circuito di Jarama. Suoi anche la pole position e il giro più veloce, percorso in 1' 20" 83. Al secondo posto si piazza il compagno di squadra Clay Regazzoni, su una monoposto gemella. Nato a Vienna nel 1949, Niki Lauda aveva iniziato a correre nel 1968, ma la sua carriera era decollata nel 1971, quando aveva ottenuto un ingaggio nel team March di Formula 2 e quando aveva debuttato in Formula 1, al G.P. d'Austria, sempre al volante di una March. Nel 1973 aveva stipulato un contratto per tre anni con la BRM, che aveva sciolto per passare alla Ferrari nel 1974. Freddo, almeno all'apparenza, ma molto determinato, il pilota austriaco ha uno stile di guida essenziale e poco divertente, tuttavia efficace. Tali caratteristiche gli varranno il soprannome di "computer".

**Emerson Fittipaldi.** Il titolo di campione del mondo di Formula 1 va al pilota brasiliano che, abbandonata la Lotus con la quale aveva vinto il suo primo titolo nel 1972, corre ora con il team McLaren-Ford Cosworth. Con la vittoria al G.P. del Brasile e soprattutto quella al G.P. del Belgio, dove si è lasciato alle spalle Lauda, Fittipaldi ha conquistato il primo posto; poi però ha potuto solo gestire il vantaggio acquisito, con una vettura inferiore rispetto alla Ferrari e alla Tyrrell. In Canada la terza vittoria, determinante.

**Citroën "CX".** A giugno sono costruiti i primi esemplari della berlina che in prima battuta si affianca alla "DS" per poi sostituirla. Stilisticamente ispirata alla più piccola "GS", la nuova Citroën è battezzata non a caso "CX". Essa vanta infatti una carrozzeria molto profilata. Il suo ottimo coefficiente di resistenza (Cx, appunto) è pari a 0,375, molto basso e inferiore dell'11% a quello già buono della "DS". La vettura, dotata delle famose sospensioni idropneumatiche Citroën, riprende dalla "DS" anche il motore, che adesso però è trasversale anziché longitudinale. La "CX", che debutta ufficialmente in ottobre al Salone di Parigi, sarà prodotta fino al 1991 in 1.169.695 esemplari.

**Porsche "Turbo".** A Parigi debutta anche la nuova "Turbo", top della gamma "911", che però sarà prodotta dall'aprile del 1975. Identificata come "930", sfrutta l'esperienza sui motori sovralimentati acquisita dalla Porsche con le vetture da competizione. Caratteristici del modello i parafranghi allargati, per contenere cerchi anteriori da 7 pollici e posteriori da 8, e il vistoso alettone posteriore applicato sul cofano motore.

### Occhi di ghiaccio

A destra. Niki Lauda prima del terribile incidente del 1976. Sotto. La Ferrari "312 B3-74", progettata dall'ingegner Forghieri, monta un motore 12 cilindri contrapposti di 2991,8 cm<sup>3</sup> con potenza dichiarata di 495 CV.



**Fittipaldi su McLaren**  
Sopra. La "M23" porta alla McLaren il primo titolo Costruttori e a Emerson Fittipaldi (a destra) il secondo titolo mondiale.

**Il cofano abbassa il motore**  
A destra. La "CX" monta i 4 cilindri già offerti sulla "DS": un 2 litri da 102 CV e un 2,2 litri da 112. Il motore è trasversale, inclinato di 30°.

**Di profilo la riconosci**  
Sotto. La prima "Turbo" si distingue per i cerchi da 15" (fino al 1977) e un alettone molto pronunciato. Il motore è un 3 litri da 260 cavalli.



# DOPO DIECI ANNI LA SQUADRA FERRARI DI F.1 ACCOGLIE UN ITALIANO. CON POCA FORTUNA 1984



**Michele Alboreto.** I buoni risultati ottenuti dal pilota italiano tra il 1981 e il 1983 con la Tyrrell di F.1 convincono Ferrari a reclutarlo nella sua scuderia. La stagione si rivela però deludente e Alboreto riesce a vincere solo al G.P. del Belgio, dove ha conquistato anche la pole position. A fine campionato è comunque quarto nella classifica Piloti.

**L'ultimo italiano di Maranello**  
Sopra. Nato a Milano nel 1956, nel 1984 Alboreto sarà anche l'ultimo pilota italiano a vincere su una monoposto di Maranello. Morirà nel 2001, collaudando un'Audi "R8 Sport".

**Nuovi record di potenza**  
Sopra. La Ferrari "GTO" monta un V8 di 2855 cm<sup>3</sup> con due turbocompressori. La potenza tocca i 400 CV.  
Sotto. La "Testarossa" monta un 4942 cm<sup>3</sup> con 390 CV.



**Ferrari "GTO".** Al Salone di Ginevra la Ferrari presenta una granturismo ad altissime prestazioni, che vanta materiali e tecnologie da Formula 1. Il telaio tubolare è vestito con una carrozzeria in Kevlar; il motore è longitudinale con cambio posteriore a sbalzo. Denominata "288 GTO", per rievocare i fasti della "250 GTO" degli anni 60, la vettura sarà prodotta in 272 esemplari.

**Ferrari "Testarossa".** Il Salone di Parigi svela l'erede della Ferrari "512 BB", lanciata nel 1976, che nel nome ricorda le barchette "Testa Rossa", ovunque vittoriose negli anni tra il 1956 e il 1962. Sorprendente lo stile della carrozzeria, caratterizzata dalle fiancate fittamente allettate e da un'impressionante larghezza (per allora) di quasi due metri, dovuta all'ingombro dei radiatori posti ai fianchi del motore. La "Testarossa" rimarrà in produzione fino al 1992, quando sarà sostituita dalla "512 TR", vettura molto simile.

**Nove versioni per cominciare**  
A destra. La Mercedes-Benz "W124" debutta in nove versioni, tutte berlina, con quattro motori a benzina (due a 4 cilindri e due a 6) e cinque diesel, tutti a 4 cilindri.



**Come ai tempi d'oro**  
Sotto. Quattro autorevoli vetture partecipanti alla Mille Miglia del 1984: da sinistra, Porsche "550 RS", Ferrari "166 MM", Cisitalia "Spyder Nuvolari" e Alfa Romeo "6C 1750".

**Mercedes-Benz "W124".** Entro la fine dell'anno viene approntata la nuova gamma intermedia della Casa di Stoccarda, che sostituisce la serie "W123". Lo stile e l'impostazione meccanica ricalcano quelli della piccola "W201" (la "190"), mentre l'abitabilità e gli allestimenti si avvicinano parecchio a quelli delle ammiraglie "W126". Notevolmente basso il Cx, prossimo a 0,30, valore ambito dalle più moderne berline dell'epoca, ottenuto grazie a un profilo a cuneo, a un frontale rastremato e a scudi paraurti raccordati alla carrozzeria. La "W124" avrà un successo straordinario e sarà prodotta, con due restyling intermedi, fino al 1997, in oltre 2.700.000 esemplari.



**Mille Miglia.** Il 24 maggio prende il via a Brescia la Mille Miglia rievocativa. L'evento, che era rinato nel 1977 come semplice sfilata di auto storiche e nel 1982 si era trasformato in raduno, per la prima volta torna ad assumere i caratteri di una gara, seppure di regolarità, riservata a vetture che hanno effettivamente partecipato alle edizioni storiche, svoltesi fino al 1957. L'interesse verso la nuova formula trova conferma nelle 400 domande di partecipazione pervenute da tutto il mondo, di cui solo 200 vengono accettate. Apripista, Clay Regazzoni con la sua Ferrari "Daytona" del 1970.



#### Inventore di giornali

A sinistra. Gianni Mazzocchi nasce ad Ascoli Piceno nel 1906; nel 1929 fonda a Milano l'Editoriale Domus, nel 1936 lancia "Panorama" e, dopo la Liberazione concepisce "L'Europeo". Nel 1956 fonda Quattroruote.

**Gianni Mazzocchi.** Il 24 ottobre si spegne l'uomo che, dopo averla fondata, ha guidato per 28 anni Quattroruote, "La rivista mensile per gli automobilisti di oggi e di domani". Il suo messaggio è in queste parole: "Voglio che l'auto diventi per tutti un mezzo per vivere meglio". Nel trentennale della sua scomparsa Ruoteclassiche ripubblica i suoi editoriali più famosi (vedi a pagina 28).

**Lancia "Thema".** Al Salone di Torino viene presentata la nuova ammiraglia di Chivasso. È il primo risultato del progetto "Tipo 4", che prevede la realizzazione di quattro modelli con marchi diversi ma sullo stesso pianale. Oltre alla "Thema" nasceranno la Fiat "Croma", la Saab "9000" e l'Alfa Romeo "164". La "Thema" sarà prodotta fino al 1994 in oltre 350.000 esemplari.

**Renault "Espace".** Il progetto è Matra. Renault lo acquista. Nasce così la prima automobile "monovolume" europea, che nel nome "Espace" racchiude la sua caratteristica più innovativa. Vano motore, abitacolo e bagagliaio costituiscono un tutt'uno, che garantisce il massimo sfruttamento dello spazio. L'abitacolo è modulare e può assumere ben 8 configurazioni, da 2 a 7 posti. La prima serie è prodotta fino al 1991.

**Seat "Ibiza".** A settembre debutta il primo modello realizzato in proprio dalla Seat, dopo la trentennale collaborazione con la Fiat, interrotta nel 1982. La Casa spagnola si è avvalsa di collaborazioni eccellenti: Porsche per la progettazione del motore (derivato da quello della Fiat "124") e del cambio, Giugiaro per il design della carrozzeria, Karmann per l'allestimento interno. L'"Ibiza", sviluppata sul pianale della "Ronda" (la variante spagnola della "Ritmo"), sarà accolta con favore in tutta Europa, dando origine a una fortunata dinastia che prosegue ancora oggi.

**Audi "Sport Quattro".** Il campionato mondiale Rally è dominato dalle "integrali" di Ingolstadt, condotte da Stig Blomqvist, Hannu Mikkola e Walter Röhrl, non più contrastate adeguatamente dalle Lancia "037" a trazione posteriore. Gli ottimi risultati dell'Audi sono stati favoriti dall'esordio, a metà stagione, della "Sport Quattro" che, rispetto alla serie precedente, ha un passo ridotto di 32 cm, per aumentare la maneggevolezza, e un nuovo motore con una potenza incrementata di 90 CV. Il vantaggio principale di questa vettura rimane la trazione integrale, che migliora la motricità in curva e permette di sfruttare meglio la potenza del motore, su ogni tipo di terreno. L'esempio dell'Audi sarà seguito presto da tutte le altre Case. ➤



#### Ha lasciato un vuoto

Sopra. I motori della "Thema" sono un 4 cilindri "2000" aspirato (120 CV) o "turbo" (165 CV), un V6 "2800" (150 CV) e un 4 cilindri turbodiesel "2500" (100 CV).

#### Farà scuola

A sinistra. L'"Espace" è realizzata con un pianale e un'assatura in acciaio galvanizzato, sui quali sono fissati dei pannelli di vetroresina verniciati con lacca poliuretanic.

#### Porsche ci mette la testa

A sinistra. Fiore all'occhiello della "Ibiza" è il 4 cilindri monoalbero di 1,2 litri (63 CV) o 1,5 litri (85 CV) progettato dalla Porsche. Le camere di scoppio sono ricavate nei pistoni.

#### Accorcia il passo per correre

Sotto. L'Audi "Sport Quattro" si distingue dalla serie precedente per il passo più corto. Monta un 5 cilindri bialbero 20 valvole da 450 CV.

# A IMOLA MUORE AYRTON SENNA. VENT'ANNI DOPO, SE DIGITI IL SUO NOME, GOOGLE RISPONDE CON 4.350.000 RISULTATI

# 1994

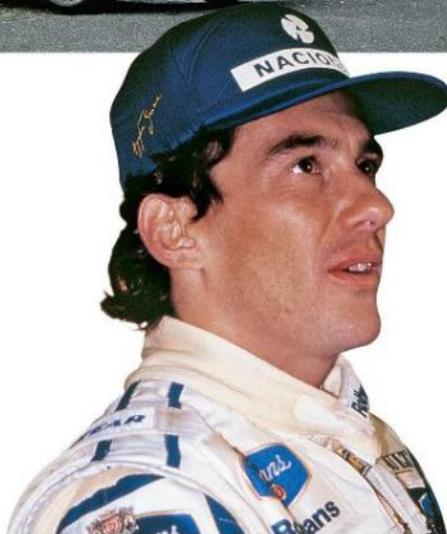


### Eccelle su BMW e Mercedes

Sopra. Molto curata l'aerodinamica dell'"A8". Al debutto monta motori V8 di 4,2 litri da 300 CV e V6 di 2,8 litri da 174 CV.

### Tre volte iridato

A destra. Ayrton Senna ha conquistato tre titoli di F.1: nel 1988, 1990 e 1991, tutti su McLaren.



### Il primato delle cinque valvole

Sotto. La Ferrari "F355" monta un V8 centrale longitudinale di 3495 cm<sup>3</sup> da 380 CV. Distribuzione con 5 valvole per cilindro e punterie idrauliche.



**Un po' boxer, un po' in linea**  
Sopra. La prima serie della "145" monta i motori boxer a benzina ereditati dalla "33".

**L'abbraccio fatale della BMW**  
A sinistra. L'immagine simbolo dell'accordo tra i due marchi. Ma poi Rover sparirà.

**Audi "A8".** Al Salone di Ginevra debutta la nuova ammiraglia Audi, una sfida tecnologica senza precedenti nei confronti delle avversarie Mercedes e BMW. La Casa di Ingolstadt ha infatti realizzato una vettura con soluzioni uniche e rivoluzionarie, prima fra tutte la struttura portante, denominata "ASF" (Audi Space Frame), costituita da profilati e piastre di alluminio, sulla quale sono fissati i lamierati della carrozzeria, anch'essi in alluminio. La scocca così formata assicura un'ottima rigidità e, assieme ai motori e alle sospensioni realizzati in lega leggera, consente di contenere in 1750 kg un peso che altrimenti avrebbe toccato i 1900 kg. Il motore è un V8 di 4.2 litri, oppure un V6 di 2,8 litri. Tra le altre raffinatezze dell'"A8" - che secondo la tradizione della Casa ha anche la trazione integrale - il cambio "Tiptronic", il servosterzo elettronico e un ABS perfezionato.

**Ayrton Senna.** Al G.P. di San Marino, il 1° maggio a Imola, il pilota brasiliano perde la vita uscendo di pista al 7° giro mentre percorre la curva del Tamburello. L'incidente sarà attribuito al cedimento del piantone dello sterzo, modificato la notte precedente. Ayrton Senna da Silva aveva debuttato in F.1 al G.P. del Brasile del 1984 su una Toleman-Hart; nel 1985 era passato alla Lotus, nel 1988 alla McLaren e nel 1994 alla Williams.

**Ferrari "F355".** Con 109 CV/litro la berlinetta presentata in primavera è la Ferrari "aspirata" con la più alta potenza specifica mai costruita fino ad allora. Nonostante ciò, la "F355" è sorprendentemente docile e guidabile anche in città, grazie alle soluzioni innovative adottate per le teste e alla gestione elettronica del motore. Il design della carrozzeria, al solito della Pininfarina, stabilisce i dettami per i modelli futuri.

**Alfa Romeo "145".** Presentata al Salone di Torino, l'erede della "33" ha una carrozzeria a due volumi inedita in casa Alfa Romeo, che la colloca in una categoria di vetture più compatte. Avrà poca fortuna: la prima serie sarà prodotta fino al 1996 in oltre 81.000 esemplari nelle versioni a benzina e in oltre 34.000 in quelle a gasolio.

**Accordo BMW-Rover.** Dopo l'annuncio del divorzio con la Honda, si celebra quello che è definito il matrimonio del secolo. I vertici della Casa di Monaco precisano che non si tratta dell'assorbimento di un'azienda debole da parte di una più forte. Quelli della Casa britannica enfatizzano che l'efficienza non si raggiunge con un approccio nazionalistico. Tra i primi risultati dell'accordo, la BMW "Serie 3 Compact". Poi arriverà la nuova "Mini".

#### Debutto con il turbo

A destra. La Lancia "Z" monta un 4 cilindri di 1998 cm<sup>3</sup>. Notevole la potenza: 147 CV a 5300 giri/min, ottenuti grazie al turbo.

**Lancia "Z".** Debutta in aprile la prima monovolume Lancia, frutto di una cooperazione italo-francese (progetto "U60"). Con la stessa scocca saranno prodotti gli analoghi modelli con marchio Fiat (vedi sotto), Citroën e Peugeot. La Lancia "Z", come impone la tradizione, si distingue per lo stile raffinato dell'abbigliamento esterno e interno e per la ricchezza delle dotazioni. La vettura, con porte posteriori scorrevoli e sette posti, verrà ristilizzata nel 1997 e uscirà di scena nel 2000.



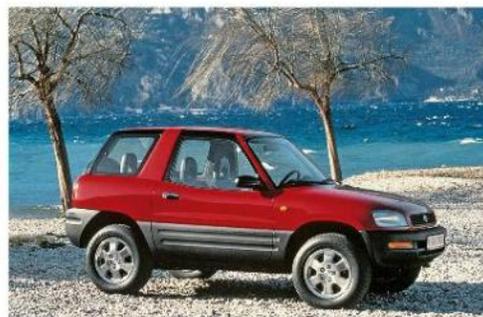
**Fiat "Ulysse".** L'interpretazione Fiat del progetto "U60" si manifesta a luglio, col suggestivo e riuscito nome dell'eroe greco, che evoca lunghe e avventurose peregrinazioni. Apprezzata al pari delle cugine Lancia "Z", Citroën "Evasion" e Peugeot "806" per il confort e l'abitabilità, ha finiture più sobrie. La scocca in acciaio, comune ai quattro i modelli, contribuirà al successo del progetto "U60", che riuscirà a strappare alla Renault "Espace", dotata invece di carrozzeria in vetroresina, il primato nel settore delle monovolume.



#### Il turbodiesel arriva dopo

A sinistra. La Fiat "Ulysse" debutta con due versioni del 4 cilindri in linea a benzina di 1998 cm<sup>3</sup>: aspirata da 121 CV e turbo da 147 CV. In ottobre arriva anche il turbodiesel di 1,9 litri con 92 CV.

**Toyota "Rav 4".** Anche per i fuoristrada i tempi sono cambiati e la Casa giapponese decide di affiancare alla dura e pura "Land Cruiser" una sorellina più "soft". La "Rav 4" ha trazione integrale permanente ma, come mostra l'acronimo nella sigla, è un "Recreational Active Vehicle", fatto soprattutto per attività di svago. La meccanica di una berlina, con sospensioni a ruote indipendenti, le conferisce confort e agilità sconosciuti ai fuoristrada. Il cambio non ha "ridotte", ma il differenziale centrale è bloccabile.



#### Col motore della berlina

A sinistra. La Toyota "Rav 4" è equipaggiata col 4 cilindri in linea a benzina di 1998 cm<sup>3</sup> della berlina "Carina", che eroga 129 CV a 5600 giri/min. Tocca i 170 km/h.

**Lancia "K".** A settembre debutta l'ammiraglia che avrà l'arduo compito di rimpiazzare la fortunata "Thema" e che nel nome rievoca i fasti della Lancia "Kappa" degli anni Venti. Sotto il cofano ritroviamo il 4 cilindri turbo, tre inediti motori a 5 cilindri e un V6. La carrozzeria è più grande e spaziosa di quella della "Thema" e le finiture sono finalmente all'altezza della tradizione Lancia, ma il design è anonimo e poco aggressivo. Non sarà un successo.



**L'annuncio della Smart.** L'accordo, a marzo, tra la Swatch e la Mercedes, dà origine a una nuova azienda per la produzione in serie di una citycar. I primi prototipi, la "Ecosprinter" con carrozzeria chiusa e la "Ecospeedster" con tettuccio amovibile, prefigurano già l'aspetto della futura "due posti" per la città.



#### La velocità del pensiero

A sinistra. Tra i motori pensati per la Smart ci sono un due tempi, un quattro tempi a benzina, un diesel, un ibrido e un elettrico. La vettura dovrà poter toccare i 140 km/h.

# Fumo di **LONDRA**

Bruno Frugis cerca sul web quella che sarà la sua prima "storica" e s'imbatte in una berlina goffa, buffa, in perfetto stile britannico. In una parola, simpatica. La compra sulla parola per 5000 euro e con altri 1200 la fa arrivare in Italia. Nel 2012 l'ha presentata a Padova al nostro concorso "Povere ma Belle"

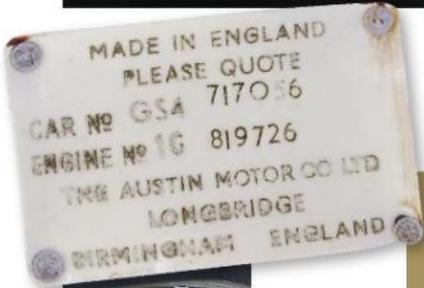
testo e foto di **Alessandro Barteletti**







## IL TRASPORTO DELL'AUTO DA BELFAST ALL'ITALIA COSTAVA 2000 EURO. COL "FAI DA TE" LA SPESA È SCESA A 1200



**D**iciamo la verità: l'"A40 Somerset", piccola berlina prodotta dalla Austin tra il 1952 e il 1954, non attira l'attenzione né per linee mozzafiato, né per particolari doti meccaniche. La carrozzeria è goffa, sembra uscita da un fumetto disneyano, e le prestazioni sono al limite dell'accettabile. Quello che però non ti aspetti è che Bruno Frugis, il proprietario dell'esemplare che vedete in queste pagine (uno degli unici due - pare - circolanti in Italia), sottolinei proprio questi argomenti per spiegare che cosa l'ha spinto all'acquisto: una forte carica di simpatia.

Bruno, 50 anni, barese trapiantato a Roma, è uno che la sua passione la descrive come una ricerca di storia e personalità: "Circa due anni fa giravo nervosamente su Internet a caccia di quella che sarebbe stata la mia prima auto d'epoca e sono finito in un sito di annunci inglesi. È lì che ho scoperto la 'Somerset'. Non l'avevo mai vista prima". Mesi più avanti, con quella vettura, Bruno si presenterà alla prima edizione di "Povere ma Belle" e vincerà il secondo premio, categoria berline.

La richiesta è di 4250 sterline. Circa 5000 euro. Prosegue Bruno: "Il primo pensiero è stato: e adesso come faccio? Io la volevo a tutti i costi ma non avevo idea di come fare per il trasporto e per le pratiche di immatricolazione in Italia". Per il trasporto, Bruno contatta un'agenzia specializzata: preventivo più di 2000 euro. Troppo. Decide allora di muoversi in proprio, potendo contare anche sulla collaborazione del venditore, un irlandese, che organizza la prima parte del viaggio, ossia il trasporto via mare da Belfast a Liverpool. Bruno si occu-

### Origini inglesi

*Sotto. Nato per il mercato anglosassone, questo esemplare ha guida a destra. Il cambio è a quattro marce, con prima non sincronizzata. La leva è al volante.*

*A destra. La plancia della "Somerset" è simmetrica per essere adattata più facilmente alla guida a sinistra. Al centro del cruscotto è collocato il tachimetro in miglia. A sinistra ci sono l'indicatore livello del carburante e l'amperometro; a destra il manometro dell'olio e il termometro dell'acqua.*



**Doppio ripostiglio**

A destra. Alle estremità del cruscotto vi sono due vani portaoggetti, chiusi da uno sportellino ribaltabile. Utile quello davanti al guidatore per riporre i guanti e i documenti della vettura. L'accendisigari a destra del volante è un accessorio aggiunto all'epoca.



**LANCIATA A TUTTA VELOCITÀ, ARRIVA  
A 110... I SORPASSI TE LI SCORDI.  
MA NEL TRAFFICO DI OGGI SI FA STRADA  
GRAZIE ALLE PICCOLE DIMENSIONI**





#### Fa sfoggio di accessori

A sinistra. Ciò che rende simpatica la vettura sono i numerosi accessori.

Due gli specchietti sul lato sinistro per offrire al guidatore, seduto a destra, una visuale più ampia.

Sopra a sinistra. Un'ampia "visiera" sul parabrezza ripara dal sole.

Sopra. I fari sono dotati di "palpebre" che conferiscono al muso della vettura un aspetto antropomorfo.



pa del resto: una bisarca trasporterà la macchina a Milano, un'altra da qui a Bari. Costo complessivo circa 1200 euro, quasi mille euro risparmiati. Per i documenti, invece, si appoggia a un amico di Bari, socio dell'Old Cars Club e titolare di un'agenzia di pratiche automobilistiche, che cura l'iter di nazionalizzazione e omologazione Asi. Circa nove mesi e altri 800 euro dopo - siamo a fine agosto del 2012 - la "Somerset" può circolare in Italia.

#### Erede della "Devon"

L'Austin "A40 Somerset" nasce nel 1952 per sostituire la "A40 Devon" (1947-52), piccola e fortunata berlina che popolò le strade inglesi nel dopoguerra con oltre 450.000 esemplari. La "Somerset", che è stata prodotta fino al 1954 in oltre 173.000 unità (comprese 7243 "A40 Somerset DHC" ossia la versione cabriolet), dalla "Devon" eredita il telaio e la meccanica con motore "1200" quattro cilindri, che passa dagli originali 40 a 42 cavalli. La linea, invece, è coerente con i nuovi stilemi che la Casa adotta nel 1952 e che ritroviamo, per esempio, sulla sorella maggiore "A70 Hereford".

Il nostro esemplare nasce nel 1952 con targhe inglesi. Bruno, quinto proprietario, ci racconta che le condizioni attuali sono ancora quelle del momen- ➤

#### Family feeling

Sopra. La "Somerset" adotta lo stile scelto dalla Casa per la gamma del 1952. Ha una vaga somiglianza con la contemporanea BMW "501".

A sinistra. I fendinebbia Lucas, montati in un secondo tempo, conferiscono autorevolezza al frontale. La "Somerset" impiega oltre 30 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h.

**Quotazione**  
€ 5000

**Esemplari**  
166.063 berlina  
7243 cabriolet

**Anni di produzione**  
1952 - 1954

**Cosa c'è in vendita**  
Niente in Italia. Questi modelli si comprano in Gran Bretagna.

## CARATTERISTICHE

## IMPRESSIONI Austin "A40 Somerset" 1952

**Motore** Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alesaggio 65,5 mm - Corsa 88,6 mm  
 Cilindrata 1199 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 7,2:1  
 Potenza 42 CV a 4300 giri/min  
 Coppia 8,6 kgm a 2200 giri/min  
 Valvole in testa  
 Distribuzione ad aste e bilancieri, albero a camme laterale azionato da catena  
 Un carburatore invertito Zenith "30VIG"  
 Lubrificazione forzata, 4,2 litri  
 Raffreddamento ad acqua, 7 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 38 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 4 marce (1<sup>a</sup> non sincronizzata)  
 Leva di comando al volante  
 Frizione monodisco a secco  
 Rapporto al ponte 5,28:1  
 Pneumatici 5,25-16.

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 4-5 posti  
 Telaio a longheroni e traverse a X  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con trapezi e molle elicoidali  
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni idraulici a tamburo ant. e post.  
 Sterzo a cremagliera  
 Serbatoio carburante 37 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2350 mm  
 Carreggiata ant./post. 1230/1270 mm  
 Lungh. 4050 mm - Largh. 1600 mm  
 Altezza 1630 mm  
 Peso a vuoto 964 kg.

**Prestazioni** Velocità circa 110 km/h  
 Consumo medio 8-10 l/100 km.



### Tirare la "A"

Sopra. Per aprire il cofano occorre agire sul fregio con la "A" alata.  
 A sinistra. Il piccolo quattro cilindri di 1,2 litri quasi "annega" nel grande e profondo vano motore.



### Soluzioni all'inglese

Sopra. Il baule ospita la ruota di scorta ed è assai capiente per una vettura di quattro metri, ma difficile da sfruttare perché irregolare.  
 Sopra a destra. Difficile anche l'accesso, a causa del cofano a ribaltina che è d'intralcio.

### S'è tolto lo sfizio

A destra. Bruno Frugis, 50 anni, ha acquistato l'esemplare del servizio a fine 2011 in Irlanda per 5000 euro. Altri 1200 euro se ne sono andati per le spese di trasporto dall'Irlanda.



### Una buffa scoperta

A destra. Alla fine del 1952 alla berlina si affianca la "A40 Somerset DHC", cioè la cabriolet. Viene allestita dalla Carbodies di Coventry.



to del suo acquisto. "Temevo una fregatura, invece era tutto in ordine ed efficiente". L'interno era stato rifatto. I sedili e i pannelli in finta pelle, secondo le specifiche originali, oggi si trovano già pronti in Inghilterra. A proposito di ricambi, come da tradizione per le vetture inglesi, in Patria si trova praticamente tutto.

La carrozzeria non è perfetta, mostra qualche difetto che però non stona su un'auto di sessantuno anni fa peraltro ancora oggi utilizzata di frequente. Bruno, che abita nel centro di Roma (dove abbiamo ambientato le fotografie), la guida infatti quasi tutti i fine settimana. "Fatta l'abitudine alla guida a destra e al cambio al volante - dice - è disinvolta anche nel traffico della Capitale". Alla guida ti rendi comunque conto che è un'auto di

vecchia concezione: ha poco sterzo, il volante è pesante, d'estate l'abitacolo s'infuoca... Per contro, è comoda e spaziosa nonostante 4 metri di lunghezza. Anche la capacità di carico del baule è sopra la media. Le prestazioni, invece, sono limitate. "La 'Somerset' - conferma Bruno - sfiora i 110 km/h e per cronometrare lo 0-100 ci vorrebbe una clessidra... Ma non è questo che conta. Mica devo correre".

Le emozioni vere sono altre. "Un giorno - conclude Bruno - la parcheggio vicino al Colosseo. Quando vado a riprenderla, esce una donnetta dal bar di fronte e mi fa: 'So' quasi quarant'anni che lavoro qui e ne ho viste tante. Ma che 'na machina riuscisse a fa' spari' er Colosseo perché tutti se la guardano, nun s'era ancora mai visto".



# IO CI METTO

# la firma



**P**iero Ferrari è un uomo elegante, un uomo d'altri tempi, curioso e appassionato. All'incontro che abbiamo fissato per le 15.00 arriva una manciata di minuti prima. Lo sorprendiamo mentre parla e osserva il lavoro dei "suoi" meccanici, quelli di Ferrari Classiche, una struttura nata nel 2006 che per il tipo di attività che svolge devi per forza chiamare officina, ma che per ordine e pulizia ti verrebbe da definire boutique. Per ciò che rappresenta e per i tesori che scopri al suo interno, invece, è una vera bottega d'arte. Piero Ferrari, figlio di Enzo, sessantotto anni, oltre che vicepresidente della Casa del Cavallino è presidente del Comitato di Certificazione (Cocer) di Ferrari Classiche. L'abbiamo incontrato in questa veste.

Abbiamo parlato con lui del Certificato di Autenticità, la "firma" che oggi la Ferrari mette sulle vetture con almeno vent'anni d'età conformi con quello che qui chiamano "momento zero". Piero chiarisce subito: "Il 'momento zero' è quando la vettura, stradale o da corsa, esce per la prima volta dai cancelli di Maranello". Alla Ferrari ritengono importante, infatti, poter dire in modo ufficiale che una vettura con un certo numero di telaio, di motore, di trasmissione e una determinata forma di carrozzeria corrisponda effettivamente a quella che loro, in un dato giorno di un tale anno, hanno costruito.

Grazie a Ferrari Classiche, dunque, una vettura del Cavallino può tornare a Maranello, varcare lo storico ingresso di via dell'Abetone e rientrare in quegli ambienti dove ha preso forma. Se ne ha bisogno, quella forma può riprendersela con un restauro a regola d'arte. Altrimenti, se ▶

Ferrari Classiche l'ha creata lui nel 2006 e da allora è alla guida del Comitato di Certificazione, che attesta la conformità di un esemplare col suo "momento zero", quando cioè è uscito dalla fabbrica. E lui ci mette la firma. Nel nome del padre

testo e foto di **Alessandro Barteletti**





**Nell'antica fonderia**

*Nella foto. L'ingegner Piero Ferrari, 68 anni, è vicepresidente della Casa del Cavallino e presidente del Comitato di Certificazione (Cocer) di Ferrari Classiche. L'attività di restauro si svolge negli stessi ambienti dove un tempo sorgevano le fonderie e il reparto esperienze.*

*Sotto il titolo. Il Certificato di Autenticità rilasciato da Ferrari Classiche, dopo l'attento esame di una commissione di esperti, viene firmato da Piero Ferrari.*

## ONORA IL PADRE

"Non faccio il collezionista. Io faccio automobili per i miei clienti e per pagare i miei operai. Il passato non me lo posso permettere", diceva Enzo Ferrari (1898-1988, foto a sinistra) che non conservava neppure un esemplare dei modelli che costruiva. Suo figlio Piero (a destra) custodisce invece tutte le granturismo che gli regalò il padre e che hanno per lui un grande valore affettivo.



quella forma non l'ha mai persa, può ricevere il certificato che lo attesti.

I criteri di restauro e di certificazione seguono una filosofia comune. Racconta Piero: "Ero a Pebble Beach, alcuni anni fa, con Sergio Scaglietti che, vedendo una barchetta da lui realizzata, disse: 'ma io mica l'avevo fatta così bella'. Ecco, noi evitiamo quello che in gergo si chiama 'over restored'. Vogliamo che una vettura sia sì come nuova, ma come nuova ai suoi tempi". Se le tecnologie di oggi permettono di fare meglio di quelle del passato, i tecnici di Ferrari Classiche non ne approfittano. Anzi, si mettono nei panni di chi trenta, quaranta, cinquant'anni fa li ha preceduti e ha costruito quelle automobili.

"La nostra ricchezza - svela orgoglioso Piero Ferrari - è l'archivio. Abbiamo tutti i disegni di tutti i componenti di tutte le automobili che abbiamo costruito. Ci sono le schede di montaggio, ci sono le fatture, le eventuali comunicazioni interne che

illustrano modifiche o allestimenti speciali. Un vero tesoro che ci permette di rendere le Ferrari storiche, quelle che hanno generato il mito, eterne". Perché qui qualunque componente può essere ricostruito con la stesso stampo e con lo stesso materiale usato in origine. Ed è autentico perché lo fa la Ferrari. "Per questo stesso motivo - riprende Ferrari - se arriva da noi una macchina da certificare e ha una fusione che non ci convince, per essere certi dell'originalità ricorriamo anche all'esame metallografico, cioè all'analisi della struttura della lega, che deve corrispondere a quella dell'epoca".

### Qui non si danno voti

Lo stesso giorno della nostra intervista, Piero Ferrari ha presieduto una seduta di omologazione. Se ne tengono un paio al mese ed è lui a firmare il certificato una volta che la commissione approva una vettura. Durante la seduta le Ferrari esaminate sono state una trentina: due rimandate, le altre pro-



**I giovani imparano l'arte**  
A destra. Il reparto motori. A Ferrari  
Classiche lavorano giovani operai a  
fianco dei più anziani ed esperti.  
Sotto. Un tecnico al lavoro  
sull'avantreno di una "250  
Berlinetta" Scaglietti. Sullo sfondo si  
riconoscono una "275 GTB", una  
"250 LM" e una "250 Testa Rossa".  
Nella pagina accanto. Ultimi  
ritocchi sul V12 di una "250 LM"  
prima della messa in moto.



**ABBIAMO TUTTI I DISEGNI DI TUTTE  
LE AUTOMOBILI E DI TUTTI  
I COMPONENTI COSTRUITI. QUESTA  
È LA NOSTRA RICCHEZZA**



**Un archivio lungo 66 anni**

A destra. Piero Ferrari a colloquio con Marco Arrighi, coordinatore di Ferrari Classiche, nei locali dell'archivio che ospita disegni e progetti di tutte le vetture prodotte a Maranello. Ferrari e Arrighi stanno esaminando i disegni della "250 GTO" recentemente venduta da RM Auctions a oltre 50 milioni di dollari.

Più a destra. Le targhette identificative di tutti i modelli prodotti dalla Casa di Maranello.



mosse ma con cinque casi difficili. Un caso difficile può essere quello di una vettura degli anni Cinquanta o Sessanta, magari con parti ricostruite o il motore sostituito. "Se ciò avviene, il proprietario deve fornire tutta la documentazione che attesti la provenienza del motore", sottolinea Piero Ferrari. Facciamo un esempio: se arriva una "275 GTB" con il motore di un'altra "275 GTB", la commissione deve sapere perché quel motore è ora su quella vettura e non più sull'altra. E se l'altra esiste ancora, bisogna sapere che motore ha adesso. "Dobbiamo essere in grado di incrociare tutte queste informazioni con i dati riportati nei registri di fabbrica. Non è possibile soprassedere. Anche perché le Ferrari costruite sono quasi tutte esistenti e noi cerchiamo di seguirne le tracce passo passo".

Cerchiamo di capire se la certificazione di una vettura dalla storia travagliata, che strada facendo ha perso i suoi pezzi originali, ha lo stesso valore di una vettura che viene invece catalogata come caso facile. Per esempio, una "512 BB" con un solo proprietario, tutti i numeri originali e tutti i tagliandi documentati si guadagna una sorta di "targa oro"? Risponde Piero: "Chiarita tutta la storia, la vettura viene o non viene certificata. Non esistono gerarchie o vie di mezzo: se il certifica-

to non reca alcuna nota, la macchina è perfetta; in altri casi possono comparire note che evidenziano alcune 'non conformità' che riteniamo derogabili". Qualche esempio? "Un esemplare verniciato con un colore diverso da quello del 'momento zero' oppure con cerchi aftermarket, come nel caso della già citata '275 GTB' su cui molti appassionati scelgono di montare ruote a raggi Borrani".

**La memoria degli anziani**

I casi di solito più complessi sono quelli delle auto da corsa, perché sono vetture che non arrivano quasi mai a fine carriera con le stesse parti e con lo stesso aspetto con cui sono nate. "In queste circostanze - chiarisce Piero Ferrari - abbiamo bisogno di mettere insieme tutta la documentazione che le riguarda, tutte le foto delle competizioni a cui hanno preso parte. Poi le confrontiamo con le immagini del 'momento zero'. A volte chiamiamo a esaminarle anche i tecnici che in passato hanno lavorato nel nostro reparto corse e curato sulle piste quello stesso esemplare".

Si può dire che una Ferrari certificata è "più" Ferrari di prima? "Non è corretto", conclude l'ingegner Piero. "Significa che è 'la' Ferrari che noi abbiamo costruito".

**RICAMBI E FUSIONI**

**I PUNZONI NON MENTONO**

L'archivio di Ferrari Classiche non è fatto solo di disegni, foto, documenti e manuali d'officina: può contare anche sulla presenza di tutti i punzoni originali utilizzati nel corso dell'intera attività della fabbrica per incidere i numeri progressivi sui telai e sulle fusioni. Ferrari Classiche è in grado di riprodurre, per esempio, il monoblocco di un motore "330" su disegno originale e con il tipo di lega utilizzato all'epoca, sia allo scopo di sostituire la fusione danneggiata, sia per fornire un ricambio di scorta. Nel primo caso il numero di matricola resta invariato, con l'aggiunta del marchio Ferrari Classiche (foto sopra). Nel secondo caso il numero segue la progressione specifica del registro di Ferrari Classiche. Tutto viene fatto internamente, a eccezione degli elementi della carrozzeria e del telaio.





**Privacy rispettata**

*Nella foto. Prove di installazione del radiatore su una "250 Testa Rossa". La clientela di Ferrari Classiche è internazionale. Spesso si tratta di personaggi famosi o di appassionati che possiedono più d'una vettura. In ogni caso, è garantita la riservatezza.*



Lincoln "Indianapolis E.S." pag. 110



Auburn "Twelve Speedster" pag. 112



Plymouth "Road Runner Superbird" pag. 113



Aston Martin "DB2/4 Ghia" pag. 114



Ford "Dick Flint Roadster" pag. 115



FMR "TG 500 Tiger" pag. 116



Ferrari "250 GT SWB Bertone" pag. 117



Porsche "356 A 1600 GS Carrera" pag. 117

A New York, il 21 novembre, va in scena grazie a RM Auctions e Sotheby's uno degli incanti di automobili più importanti ed esclusivi dell'anno. La parte del leone la fanno le dream car, gli studi di stile, i prototipi e gli esemplari unici soprattutto americani, con qualche eccezione: una Ferrari "250 GT SWB Competizione" Bertone del 1959, battuta a oltre 5 milioni di euro, e una Porsche "356 A Carrera GS" dello stesso anno, aggiudicata a una cifra folle: 445.000 euro.

di Matteo Albertini

# Lincoln "Indianapolis Exclusive Study" 1955

## ARANCIA MECCANICA

**Un aereo su ruote**  
 Nella foto. Una vista di tre quarti anteriore ci consente d'ammirare l'avveniristico profilo della vettura, reso ancora più vistoso dalla tinta arancione d'origine. Nel suo disegno Boano si è ispirato all'aeronautica: questo è particolarmente evidente nell'impostazione generale delle forme e ancor più in dettagli quali le prese d'aria e i finti scarichi laterali.

**N**egli anni 50 le relazioni transatlantiche tra costruttori e carrozzieri ci hanno regalato alcune tra le auto più all'avanguardia di sempre. Tra i prototipi più appariscenti del decennio c'è la Lincoln "Indianapolis Exclusive Study"; le sue forme slanciate e ricche di particolari aeronautici sono opera del ventenne Gianpaolo Boano, figlio del noto carrozziere torinese Felice Mario. Il giovane e promettente designer aveva realizzato la carrozzeria partendo da un telaio Lincoln, grazie ad accordi con la Ford; il risultato lo vedete in queste pagine. L'esemplare unico fu presentato al Salone di Torino

del 1955, dove ottenne ampi consensi: prestigiose riviste del settore si chiesero se questa "Indianapolis" sarebbe stata la Lincoln del futuro. Linee morbide, ampia vetratura, carenature delle ruote, scarichi "trompe l'oeil" e una prua da cetaceo creavano un insieme di grande impatto per l'osservatore contemporaneo. Anche l'abitacolo era molto minimalista e moderno, con sedili in pelle assai squadrati e un cruscotto avveniristico. Questa "Exclusive Study" italoamericana, come recitano le scritte sulla carrozzeria, fu acquistata dopo la chiusura del Salone da Henry Ford II e spedita in Usa; al





giovane Boano venne proposto un contratto di collaborazione con la Casa di Dearborn, che egli però declinò in vista di un accordo con la Fiat. La vettura ha poi avuto diversi proprietari Oltreoceano, uno dei quali l'ha conservata per trent'anni dedicandole un restauro completo e mettendola in condizioni di muoversi, con l'installazione di un V8 da oltre 200 cavalli, di un cambio automatico a 4 rapporti e di quattro freni a tamburo.

Offerta massima (invenduta)	1.105.000 euro
Stima d'asta	1.840.000 euro



#### Abitacolo da navicella spaziale

Sopra. L'abitacolo della vettura è reso molto luminoso dall'ampia superficie vetrata. Al centro del cruscotto c'è uno sportello a scomparsa che nasconde la strumentazione di bordo.

Sopra a sinistra. La firma di Boano appare sul montante del padiglione.

In alto. La vista posteriore mette in evidenza le "gondole" laterali in corrispondenza dei parafranghi e gli ampi fanali verticali.



# Auburn "Twelve Custom Speedster" 1933 A PREZZO DI SALDO



**Livrea sfrontata**

**Sopra.** La mascotte alata.

**Sotto.** Il frontale è aggressivo grazie all'imponente griglia del radiatore.

**Sotto a destra.** Le tinte degli interni riprendono l'audace abbinamento di colori della carrozzeria.

**In basso.** La parte posteriore è tutta una curva; nemmeno la capote ripiegata disturba le linee affusolate, in quanto è riposta in un vano dietro i sedili.

La Auburn "Twelve Custom Speedster" è considerata innanzitutto il capolavoro del progettista Alam Leamy, figura poco conosciuta ancora oggi, ma dotata di un innegabile talento. La vettura da lui disegnata era in realtà solo la seconda serie della "Speedster" introdotta già nel 1928, ma le forme che egli ne aveva ricavato erano talmente avanzate e ricche di personalità da suggerire l'effetto di un modello radicalmente nuovo. Le curve morbide e particolarmente avviluppate al posteriore, il frontale dalla griglia imponente, il cofano smisurato con il parabrezza inclinato e una sapiente fusione di colori sgargianti garantivano a prima vista un'impressione di potenza e raffinatezza.

Questa seconda generazione della "Speedster" era disponibile con motori a 8 o 12 cilin-

dri; l'esemplare andato all'asta, un V12, risale al 1933. Inizialmente immatricolato nello Stato di New York (un certificato dell'epoca ha contribuito a determinarne le condizioni di completa originalità), il telaio 2119E è stato restaurato pochi anni fa con una grande attenzione ai dettagli e un complesso lavoro di ricerca, dovuto anche alla rarità dell'automobile in questione (solo 20 le "Speedster" realizzate nel 1933).

Tuttavia i partecipanti all'asta non sembrano essere stati convinti dalla quotazione RM-Sotheby's: questa diva degli anni Trenta è stata infatti aggiudicata a una cifra decisamente inferiore alle attese.

Prezzo di vendita	891.000 euro
Stima d'asta	1.178.000 euro





# Plymouth "Road Runner Superbird" 1970 IL MISSILE DI BEEP BEEP

**S**i potrebbe definire la Plymouth "Road Runner Superbird" (il Beep Beep dei Looney Tunes) come un'automobile "ad personam": in effetti è stata progettata nel 1969 con l'intento di riportare il pilota Nascar Richard Petty a correre con una vettura del gruppo Chrysler, dopo che questi l'aveva abbandonato per la Ford.

Pur di riavere con loro "the King", come veniva soprannominato, gli ingegneri della Plymouth hanno fatto le ore piccole, cercando di realizzare una vettura davvero competitiva. Tuttavia, non potendo incrementare oltre la potenza del motore "Hemi" (un 7 litri), ai tecnici della Casa di Auburn Hills non è rimasto che lavorare sull'aerodinamica. Il risultato è ben evidente: se non fosse per lo spoiler e per le ruote, la "Road Runner Superbird" sarebbe molto più simile a un missile che ad un'auto. I risultati

sportivi, ovviamente, non hanno tardato ad arrivare; gli esemplari effettivamente scesi in pista erano talmente performanti che nel '71 i responsabili Nascar sono stati costretti a bandire dai circuiti le vetture con cilindrata superiore a 5 litri, pur di mantenere equilibrata la competizione.

L'avventura della "Superbird" è così finita molto presto: dei 2000 pezzi prodotti, solo 58 avevano motore "Hemi". Tra i sopravvissuti fino ai giorni nostri, questo esemplare in livrea Alpine White, conservato con cura fino ai primi anni Duemila, quando ha beneficiato di un restauro completo che gli ha consentito di vincere il premio come miglior muscle car d'America al concorso d'eleganza di Amelia Island.

## Nel nome di Beep Beep

Sopra. Road Runner è il nome americano di Beep Beep, lo struzzo inseguito da Wile E. Coyote.

Sotto. La linea della vettura è caratterizzata dalla presenza di uno spoiler di dimensioni spropositate.

In basso. Il frontale "a becco" migliora l'aerodinamica ed è dotato di fanali a scomparsa e prese d'aria nella parte inferiore.

Prezzo di vendita	267.000 euro
Stima d'asta	368.000 euro



## Sigarette comprese

Sopra. La eccentrica leva che aziona il cambio manuale a quattro marce "A-833". Tra il materiale incluso nel lotto, a ulteriore certificazione delle ottime condizioni di conservazione di questo esemplare, un pacchetto di sigarette Winston lasciato da un operaio della catena di montaggio sotto ai tappetini nel 1970.



# Aston Martin "DB2/4 Mk II Supersonic" 1956

## L'ASSOLO DI GHIA



**Abito made in Italy**

**Sopra.** Il marchio Ghia mette in evidenza l'origine tutta italiana delle forme di questa Aston Martin.

**Sotto.** Filante e quasi aeronautica la linea della "Supersonic". Si notino i fanali posteriori sporgenti.

**Sotto a destra.** I lavori di restauro hanno riguardato anche l'abitacolo.

**In basso.** Il particolare più originale del frontale è senz'altro il paraurti ricurvo, dominato dall'ampia calandra.

**N**on si può negarlo: "Supersonic" è l'unico appellativo in grado di definire degnamente una vettura dalle linee tanto fluente come l'eccezionale Aston Martin "DB2/4" carrozzata Ghia andata all'asta a New York. Si tratta di un esemplare unico del 1956 e di una delle poche automobili del marchio britannico "vestite" al di fuori degli stabilimenti di Newport Pagnell. Il disegno, infatti, è opera di Giovanni Savonuzzi, che ha avuto a disposizione il telaio di una "DB2/4" - più ampio di quello della precedente "DB2" - e ha potuto così creare un insieme elegante ed equilibrato, facendo ampio uso di alluminio per la scocca.

La vettura è stata presentata nello stand della Ghia al Salone di Torino del 1956 e da allora ha avuto numerosi proprietari nel jet set dell'epoca: al sedile di guida si sono messi, nel tempo, il pilota Har-

ry Schell (che la usava per recarsi ai circuiti), il mondanò ereditiere del petrolio Richard Cowell e il corridore Bob Grossman. Curiosamente di questa "Supersonic" si perdono le tracce negli anni Sessanta; la ritroviamo però nel 1974, in stato di abbandono presso un distributore di benzina di Detroit, in una fotografia scattata da Brian Joseph, un ragazzo ventunenne.

Trent'anni dopo è proprio Joseph, nel frattempo divenuto un restauratore di automobili, a rincontrare la vettura in Ohio, ad acquistarla e a rimetterla a nuovo, verniciandole il tetto in una bella tinta acquamarina. Vettura ricca di storia, la "Supersonic" è stata aggiudicata per una cifra praticamente identica alla stima d'asta.

Prezzo di vendita	1.700.000 euro
Stima d'asta	1.760.000 euro



# Ford "Dick Flint Roadster" 1929

## FIGLIA DI TRIPLA "A"

**L**e hot rod potevano nascere solo negli Stati Uniti. Solo in America, perlomeno, potevano diventare un autentico fenomeno di costume: del resto, in Europa, chi avrebbe mai il coraggio di modificare la carrozzeria e la meccanica di una vettura storica per trasformarla in una stravagante belva da corsa, verniciandola inoltre in maniera quanto meno vistosa?

Un esempio ancora relativamente equilibrato di questa filosofia motoristica è andato all'asta a New York: si tratta di una Ford "Roadster" del preparatore Dick Flint, completata nel 1950 in collaborazione con la carrozzeria Valley Custom. Flint ha messo insieme i resti di tre Ford "A" del 1929 e a questi ha aggiunto il cruscotto di una Auburn del 1932, i freni di una Ford del 1946 e, soprattutto, un motore Mercury V8 del 1940.

Aerodinamica, peso ridotto al minimo e una potenza esagerata consentivano a questa roadster dal muso pronunciato di raggiungere i 230 km/h. L'inventiva del giovane Flint gli valse la copertina di "Hot Rod Magazine" del maggio 1952, visibilità che trasformò la "Roadster" in un'autentica icona.

La vettura è stata restaurata negli anni Novanta seguendo lo spirito estroverso del suo creatore e ha vinto numerosi concorsi nello scorso decennio. L'elevata cifra di aggiudicazione ne ha fatto una delle hot rod più costose di sempre: un risultato davvero niente male per una vettura costruita, in fin dei conti, con dei componenti usati rimediati qua e là.

Prezzo di vendita	425.000 euro
Stima d'asta	663.000 euro

### Mosaico di pezzi

Sotto. Il motore Mercury "Flathead" proviene da un'auto degli anni 40. Elaborato da Flint, ha toccato i 230 km/h sul circuito di El Mirage, nel 1950.

In basso a sinistra. Il cruscotto è quello di un'Auburn del 1932. Si noti la cloche del cambio ricurva.





# FMR "TG 500 Tiger" 1960 LA NUOVA MESSERSCHMITT

**N**ei difficili anni del dopoguerra, quando l'automobile per molti era un sogno irraggiungibile, non pochi costruttori lungimiranti si sono dedicati a vetture economiche e di piccole dimensioni. Un esempio notevole è la Iso "Isetta", apparsa su Ruoteclassiche di dicembre, ma forse ancora più interessante, in quanto meno conosciuta, è la FMR "TG

500" qui illustrata. Il marchio in questione, con sede in Germania, non è altro che il risultato della nazionalizzazione della Messerschmitt, celebre per la produzione di aerei militari per la Luftwaffe e poi riconvertita all'industria civile. La Casa si era lanciata con discreto successo nell'avventura di fantasiose microcar già nei primi anni 50, grazie alla collaborazione con l'ingegner Fritz Fend, e nel 1958 aveva fatto il salto di qualità proprio con la "TG 500", prodotta fino al 1961.

Rispetto ai modelli precedenti a tre ruote, la vettura ne sfoggiava quattro, oltre a sospensioni e freni migliorati e a un nuovo motore che poteva spingere oltre i 100 km/h.

L'esemplare andato all'asta a New York, uno dei circa 100 sopravvissuti, è rimasto in Germania fino a pochi anni fa, senza mai subire interventi importanti; solo il quinto e ultimo proprietario, statunitense, ha deciso di restaurarla completamente.

Prezzo di vendita	100.000 euro
Stima d'asta	165.000 euro



**Ispirazione aeronautica**  
Sopra. Una particolarità della FMR è il modernissimo tetto in plexiglas trasparente, incernierato lateralmente insieme a una parte della carrozzeria per consentire l'accesso all'abitacolo.

In alto. Probabilmente la prospettiva più interessante della vettura è quella frontale, con il paraurti "a baffo", le curve armoniose dei parafranghi e i due fanali che sembrano occhi.

A destra. Il curioso volante a manubrio di chiara ispirazione aeronautica. L'abitacolo aveva due soli sedili, in posizione tandem per evidenti motivi di spazio.

Sotto. Si noti lo schermo parasole fissato al parabrezza. Il motore è un due cilindri a due tempi di 494 cm<sup>3</sup>.





## Ferrari "250 GT SWB Competizione" Bertone 1959

# 5 MILIONI NON BASTANO

**A**ll'interno della carrellata proposta da RM e Sotheby's non si poteva non notare una rara Ferrari "250 GT SWB" carrozzata Bertone. Realizzata in questa configurazione in soli due esemplari, ideata dall'allora ventunenne Giorgetto Giugiaro, questa fuoriserie fu esposta, ancora priva di motore, nel 1960 ai Saloni di Ginevra e Torino. La realizzazione dell'esemplare qui illustrato, numero di telaio 1739GT, è stata avviata già nel 1959,

assecondando i desideri dell'imprenditore genovese Enrico Wax, estimatore delle granturismo del Cavallino nonché amico personale di Enzo Ferrari. Tra le peculiarità di questa vettura, il tetto in acciaio inossidabile con finitura spazzolata. In origine la selleria era in pelle Connolly turchese.

Prezzo di vendita	<b>5.186.000 euro</b>
Stima d'asta	<b>6.260.000 euro</b>

### Non era nata d'argento

In alto a sinistra. La plancia con il tachimetro e il contagiri in posizione centrale.

Sotto. Pur molto elegante, la carrozzeria di colore argento è ben lontana dall'aspetto originario della vettura, che si presentava in bianco perla con il tetto scuro.



## Porsche "356 A 1600 GS Carrera" 1959

# UNA TEDESCCA IN AMERICA

**A**ll'interno della celebre serie "356", che grazie alla sua purezza di linee e qualità stradali aveva lanciato la Porsche nell'Olimpo delle automobili sportive, la versione "1600 GS Carrera" è senz'altro tra le più pregiate. Eccellente compromesso di potenza ed eleganza, destinata all'uso sia stradale sia corsaiolo (sia pure non così estrema come la sorella "GT"), questa automobile è rimasta fino ai giorni nostri un riferimento nelle scelte tecniche della Casa di Stoccarda. All'asta di New York è stato portato questo splendido

esemplare, ricco di optional "turistici" come il portapacchi posteriore, il serbatoio da 80 litri, il tetto apribile e la radio Blaupunkt. Questa "356" è stata consegnata nel 1959 al suo primo proprietario, in Georgia (Usa), e da allora è sempre rimasta negli States. Ha subito un restauro completo nel 2002 e si presenta oggi in condizioni eccelse.

Prezzo di vendita	<b>445.000 euro</b>
Stima d'asta	<b>478.000 euro</b>

### Capolavoro evergreen

Sotto a sinistra. Ancora oggi la "356" esibisce linee tra le più apprezzate e influenti dell'intera storia dell'automobile.

Si noti il paraurti tipo America.

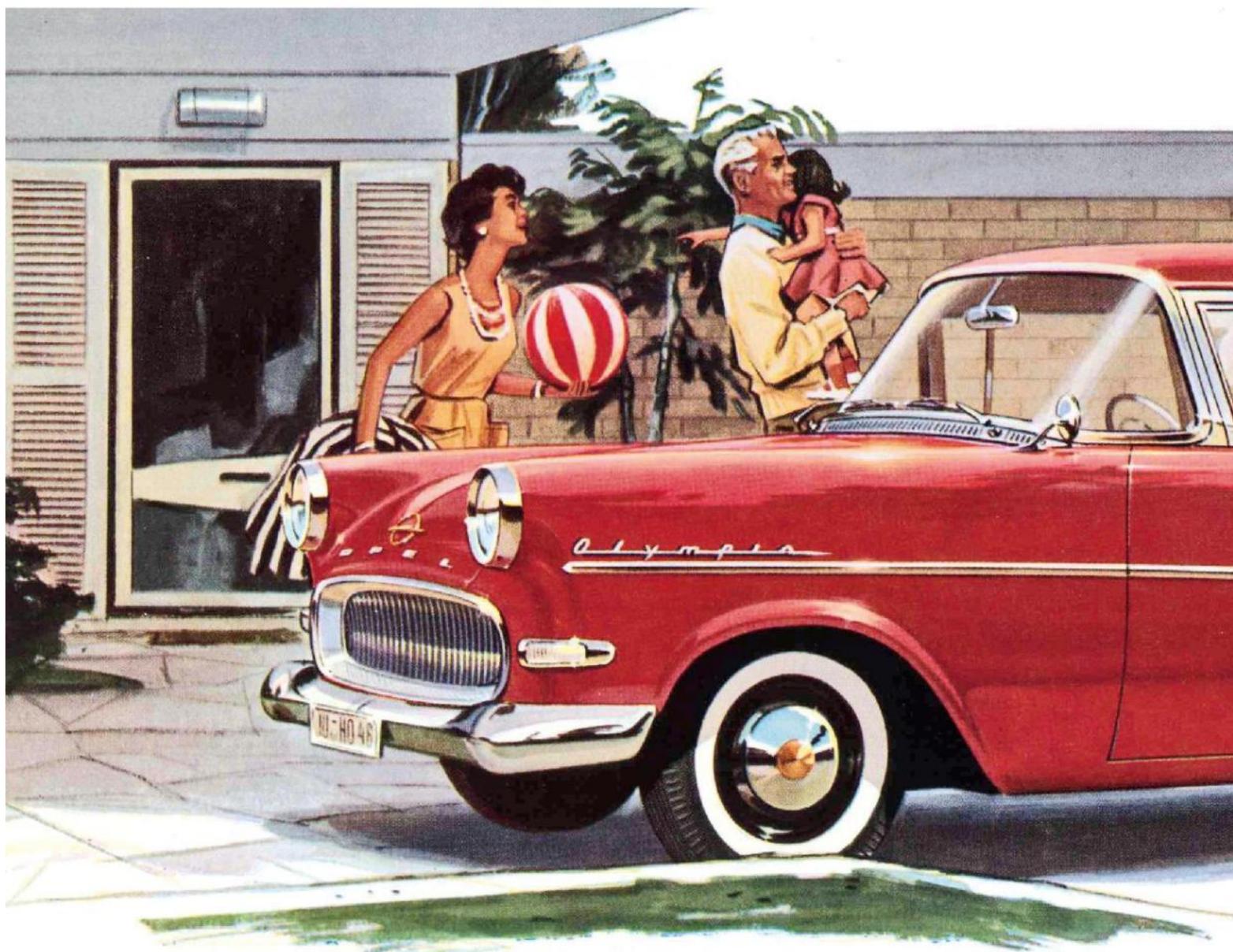
Sotto. L'abitacolo è stato restaurato in maniera impeccabile.



# IN GERMANIA È REKORD

Oltre 850.000 esemplari in quattro anni, un autentico primato nella storia della Casa, che tornò con questo modello al segmento medio-superiore. Circa 4,5 metri la lunghezza, versioni berlina o familiare, due, tre o quattro porte. Piacque per l'abitabilità e il look americaneggiante

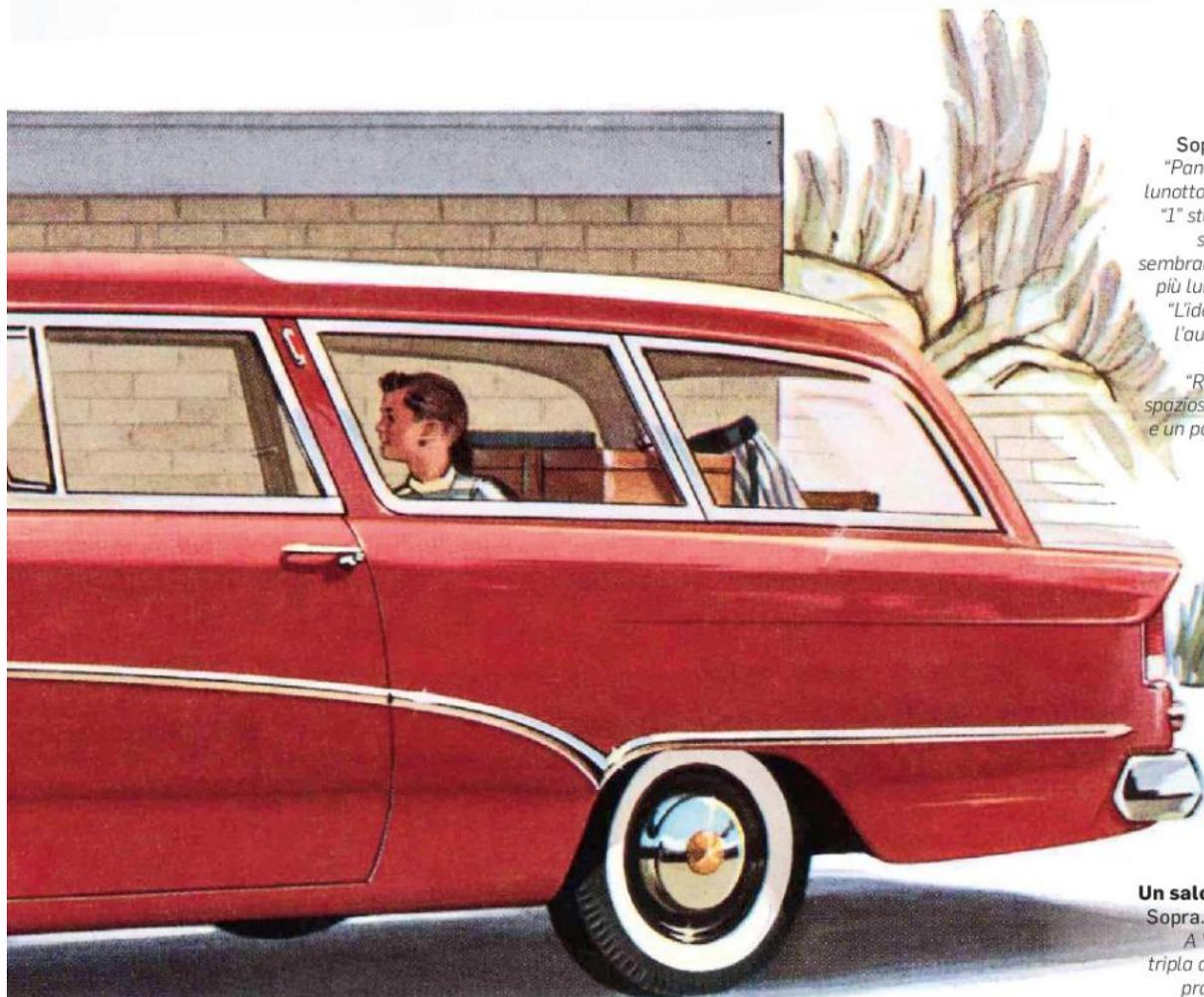
di Massimo Condolo





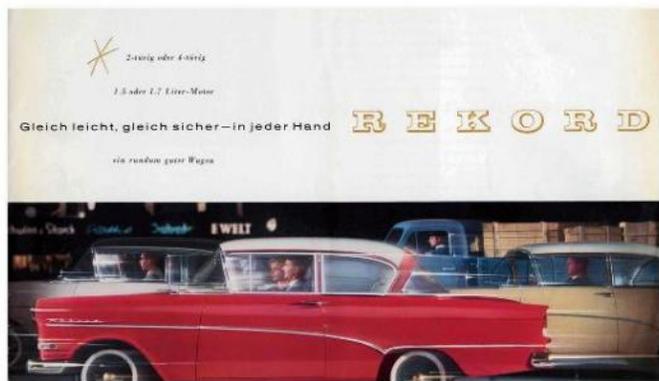
#### Berlina con vista

Sopra. La "P" della sigla sta per "Panoramik", nome che nasce dal lunotto e dal parabrezza avvolgenti. "1" sta per "prima serie". Giocando sulla prospettiva il depliant fa sembrare la vettura più americana e più lunga. Il testo la descrive come "L'ideale per chi viaggia molto, ha l'autista o necessita di un'auto di rappresentanza". In realtà la "Rekord" è una media piuttosto spaziosa, grande come l'Alfa "1900" e un po' più lunga della Fiat "1400".



#### Un salotto, anzi una "Car A Van"

Sopra. La "Rekord" in versione "Car A Van" dichiara già dal nome la tripla anima di auto, veicolo per uso promiscuo e per il tempo libero. "Ideale per il campeggio, le vacanze e il weekend", spiega la brochure, "è ancora più bella, leggera, spaziosa e accogliente (rispetto alla precedente "Olympia Rekord", n.d.r.), ti fa sentire sicuro e protetto".



## LA BERLINA

Poteva apparire la cuginetta europea della Chevrolet "Bel Air" modello 1955: una somiglianza sottolineata dalla verniciatura bicolore, dalla modanatura laterale cromata e ad ala di gabbiano e dalle pinne



### Visione panoramica

Sopra. L'immagine sottolinea la buona visibilità posteriore e mostra anche i rivestimenti imbottiti delle cornici porta, una delle innovazioni introdotte con la "P1".

A sinistra. Il tetto apribile in tela era uno degli optional previsti. "Si manovra con una comoda manovella", garantiva la didascalia, "e senza il minimo sforzo".

### Con due cilindrate

Sopra. Anche la visibilità anteriore è una prerogativa della "Rekord" che viene sottolineata dalla brochure.

Sotto. "Agile ed elegante come una gazzella, forte come un animale da lavoro", recita il depliant. Al motore "1500" da 45 CV dell'esordio, che permette di toccare i 128 km/h, si affianca nel 1958 un "1700" con dieci cavalli in più, capace di 132 km/h.





**Il bianco è sempre presente**

A sinistra. Il Setzer irlandese e la signora in guanti bianchi esaltano l'importanza della vettura. La porta posteriore, in realtà, è strettina per un'auto di questa classe. Tetto, fasce delle gomme e parte dei rivestimenti interni sono bianchi, secondo la moda dell'epoca, e alleggeriscono la linea. Curiosamente la fascia sopra il lunotto è in tinta con la carrozzeria.

**La conquista della felicità**

Sopra. Il disegnatore ambienta la "Car A Van" su una spiaggia del Mare del Nord, riconoscibile per le classiche sdraio in vimini. Le porte aperte evidenziano l'inclinazione negativa dei finestrini, che seguono il montante laterale del parabrezza. La scritta "Opel" con lettere molto distanziate è di chiara ispirazione americana.

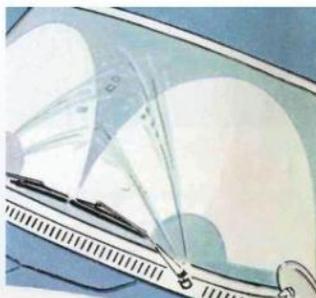
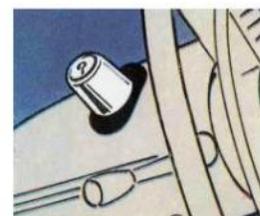
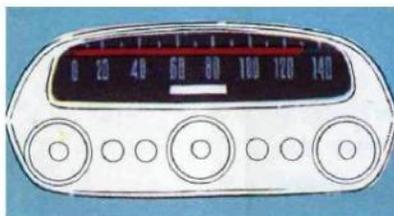


Che svolga il ruolo di mamma, di giovane automobilista o passeggera, l'immagine femminile è essenziale per sottolineare la grazia e l'armonia del nuovo modello. Esattamente come nei depliant americani



**Il piede sinistro riposa**

Sopra. Al cambio a tre marce poteva essere abbinata la frizione automatica "Saxomat", disponibile come optional, che - sottolinea la Opel - "è una comoda e affidabile alternativa", disponibile su tutti i modelli dell'epoca. La "Saxomat" veniva prodotta in Germania dalla Fichtel & Sachs e veniva montata anche in Italia, a richiesta, su alcuni modelli Fiat e Lancia.



**La sottile linea rossa**

Sopra a sinistra. Il tachimetro a nastro (già visto nel 1956 sulla Fiat "1100/103 E") con fondo scala a 140 km/h; sotto, il livello carburante, il termometro acqua e l'orologio. A sinistra. Viene sottolineata la particolarità dei tergicristalli incernierati entrambi all'esterno, che sulla berlina 4 porte hanno di serie il lavavetri, optional sulle altre versioni.

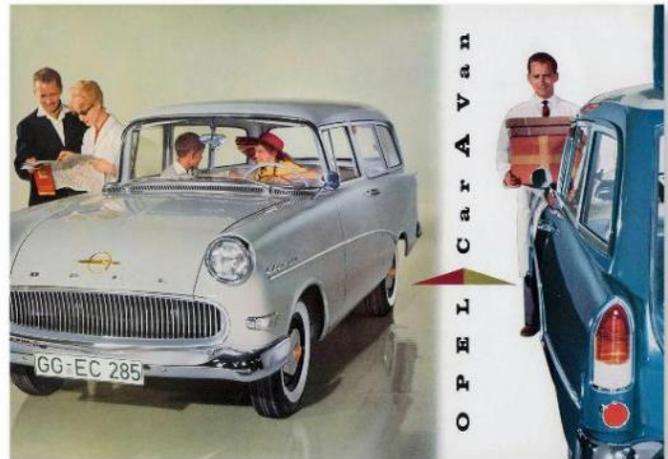
**Dedicato alle signore**

Sopra al centro. Lo specchietto di cortesia, che la Opel indica "per il make up", era un'altra prerogativa della berlina a quattro porte. Sopra a destra. La serratura del bloccasterzo è un'altra esclusiva della quattro porte. Sotto. La vista posteriore della berlina a due porte evidenzia le pinne e il bocchettone esterno.



## LA STATION WAGON

Chiamata "Car A Van", è identica alla berlina fino alla porta anteriore, ma è disponibile solo a tre porte. La ruota di scorta verticale e i sedili completamente abbattibili fino a formare un piano di carico continuo ne fanno una giardinetta moderna e versatile. A listino anche la versione "van" senza finestrini posteriori.



### Bicolore anche dentro

Sopra. Il volante, il rivestimento del piantone dello sterzo e la modanatura alla base del cruscotto erano in plastica rigida color crema. La base del cruscotto era in lamiera a vista dipinta nel più scuro dei colori della carrozzeria. Al centro della plancia trovavano posto gli interruttori secondari.

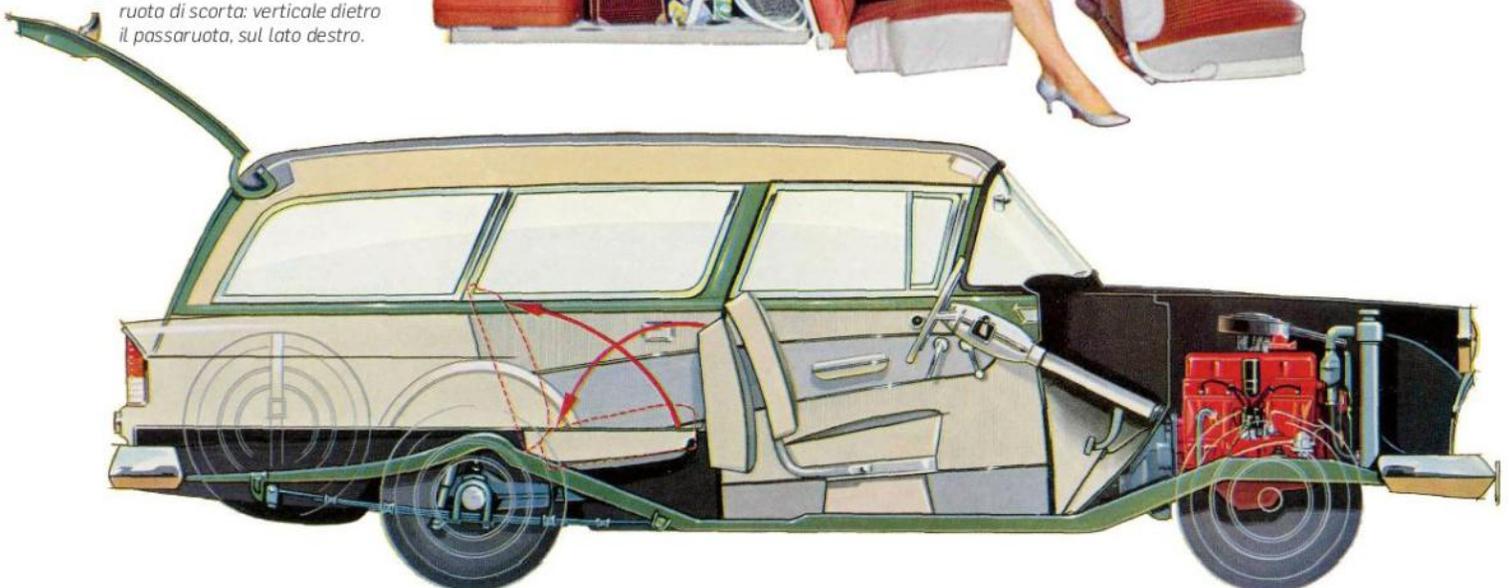
### La conquista dello spazio

A destra. Abbattuti i sedili si ottiene un vano di carico lungo e regolare. Sotto. Il volume del bagagliaio rimane notevole anche con il sedile posteriore in posizione normale.



### Due persone e tanto bagaglio

Sotto. La vista in trasparenza evidenzia il movimento del sedile posteriore e la collocazione della ruota di scorta: verticale dietro il passaruota, sul lato destro.



# RISALIRE ALLE ORIGINI

È la madre di tutte le berline moderne della Casa di Coventry. In più ha ruote a raggi, freni a disco e overdrive: ciò è bastato a convincere un appassionato di Piacenza ad acquistare in Francia un esemplare fermo da vent'anni, mezzo marcio ma con 80.000 km all'attivo

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli

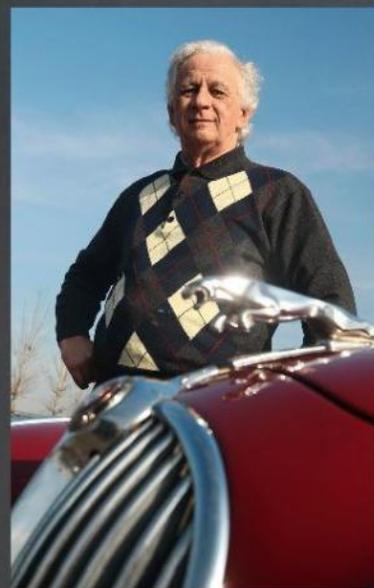




**Equipaggiamento speciale**

*Nella foto. Immatricolata nuova in Francia, la vettura mostra il Giaguaro sul cofano e i fendinebbia, che fanno parte dello "Special Equipment" della Casa; la calandra è della "Mk2": fu montata negli anni 60.*

**A destra.** Il proprietario, Giorgio Zucchini, 68 anni, cultore di auto inglesi, possiede anche una Rolls Royce che fu di Winston Churchill.





“V

**Razze incrociate**

Sopra. Caratteristiche delle Jaguar degli anni 50 il severo volante con le quattro razze in acciaio verniciato, regolabile in altezza di serie, e la strumentazione a centro plancia con contagiri e orologio a sinistra e tachimetro a destra.

eramente sognavo una Jaguar 'E Type', esordisce Giorgio Zucchini, 68 anni, imprenditore di Podenzano, provincia di Piacenza. Era il 1999, Internet si usava poco, Zucchini si mise a spulciare gli annunci di varie riviste alla ricerca dell'esemplare giusto, ma nessuno lo convinceva.

"Mi cadde l'occhio" racconta "su questa '2.4 Litre' del '58, una prima serie. In Italia ne trovi di 'Mk2', quasi tutte "3.4" o "3.8", ma di "2.4" prima serie ce ne sono pochissime. Insomma, non era la 'solita' Jaguar. La macchina si trovava in Francia, a Nizza, neanche troppo lontano. Alla prima occasione mi misi in viaggio". La vettura in livrea Maroon, in pratica un bordeaux, con interni in pelle beige, esibiva lo "Special Equipment" della Casa, che quasi tutti i clienti all'epoca ordinavano: fendinebbia sul paraurti, mascotte del Giaguaro sul cofano motore, lavavetro, impianto di riscaldamento, accendisigari, interruttori di cortesia per le luci abitacolo posteriori e smalta-

tura del collettore di scarico. In più sfoggiava le ruote a raggi optional, disponibili già sul model year '57, e in luogo dei freni a tamburo Lockheed "Brakemaster" quattro freni a disco Dunlop, un accessorio offerto proprio a partire dal model year '58. Il cambio era equipaggiato con un overdrive Laycock-de-Normanville, offerto a richiesta dal model year '57.

La macchina apparteneva a un medico, unico proprietario. Questi l'aveva adoperata per una ventina d'anni, percorrendo appena 80.000 km, e poi l'aveva parcheggiata nel cortile della sua villetta, curandosene sempre di meno, ma avviando il motore di tanto in tanto. Risultato: parte inferiore della carrozzeria attaccata dalla ruggine; parte superiore integra, ma vernice sbiadita e sfogliata; quasi tutte le cromature ossidate; gomme da buttare. All'interno la pelle dei sedili era incartapecorita, la vernice delle parti in legno sfogliata: "Un brutto spettacolo. Eppure la macchina mi piacque", racconta Zucchini. "Mi ▶

**OPTIONAL PERSINO IL RISCALDAMENTO, MA L'INTERNO ERA UN TRIONFO DI PELLE E RADICA COME IMPONEVANO I CANONI COSTRUTTIVI BRITANNICI**



**Sportivi ma confortevoli**

A sinistra. I sedili anteriori hanno schienali avvolgenti, a guscio sottile per favorire l'abitabilità posteriore. S'intravede il freno a mano a sinistra del sedile guida secondo l'uso inglese. Sotto a sinistra. Il divano posteriore, con bracciolo centrale estraibile, è comodo solo per due passeggeri.



**Una marcia in più**

Sopra. La vettura è dotata dell'overdrive sulla quarta marcia, optional fin dal model year '57. Lo si aziona mediante un interruttore a leva posto sul lato sinistro della plancia.

In alto. I pannelli porta sono guarniti con listelli in legno di radica.



**Si dice Maroon ma è rosso**

A sinistra. Il colore Maroon è uno degli undici offerti dalla Casa. Per la pelle degli interni ne erano offerti sei. Caratteristiche della prima serie, prodotta dal 1955 al '59, le prese d'aria circolari ai lati della calandra.



**Una selva di raggi cromati**

Sopra. Le ruote di serie erano a disco con coppe cromate. Quelle a raggi, un optional dal model year '57, furono ordinate da pochi clienti. Su questo esemplare sono state lucidate senza rifare la cromatura.

Sotto. La vettura, acquistata nel 1999 in Francia, ha una targa italiana di tipo attuale, che stona. Si osservi la stretta carreggiata posteriore.

## PER LA SUA PRIMA VETTURA A SCOCCA PORTANTE LA CASA DISEGNÒ MONTANTI DI DIMENSIONI GENEROSE

convinsero soprattutto le ruote a raggi, comuni sulla 'Mk2' ma rare sulla prima serie. Eppoi la meccanica era poco sfruttata, quindi non richiedeva revisioni importanti. Dimenticai la ben più costosa e scontata 'E Type' e mi portai a casa la '2.4 Litre'.

Ogni componente era al suo posto e originale, tranne la calandra e i fanali posteriori, sostituiti negli anni 60 con quelli della "Mk2" per aggiornare l'estetica ma, nel caso dei fanali, anche per ottemperare al nuovo codice della strada varato in Francia all'epoca. I proiettori erano a luce gialla, come d'obbligo Oltralpe fino al '93, e sui parafranghi anteriori erano stati aggiunti indicatori di direzione aftermarket, sempre come adeguamento al nuovo codice: piccoli nei facilmente rimediabili. A questo punto Zucchini cominciò a cercare i ricambi necessari al restauro, che si prospettava semplice: in sostan-

za si trattava di sostituire alcuni lamierati di carrozzeria, parte dei legni interni, maniglie, pomelli e tutte le parti in gomma. Ancora poco esperto, si rivolse a uno specialista di Varese, che gli propose componenti rivelatisi di qualità scadente. Zucchini sospese l'acquisto, si guardò in giro e prese contatto con la GMA di Pavia, che gli fornì i ricambi: stavolta corretti nelle dimensioni e nei materiali.

"Restaurare una Jaguar è comodo", spiega Zucchini. "Si trova tutto, riprodotto da specialisti inglesi. Però bisogna stare attenti, perché lo stesso pezzo puoi trovarlo più o meno fedele all'originale, rifatto con lo stesso materiale o con un materiale tecnologicamente più evoluto, oppure più scadente".

Tutti i carrozzieri da noi interpellati hanno confermato il problema. Il guaio è che spesso ti accorgi dei difetti solo al momento di montare i ricambi.





#### Deflettori per tutti

Sopra. Anche finestrini posteriori sono dotati di deflettori. I fanali sono quelli del modello "Mk2".

A sinistra. Il classico portello per la ventilazione dell'abitacolo.

Più a sinistra. Nel tegolino cromato del cofano bagagli sono alloggiati le luci di retromarcia e della targa.

Oltre alle difformità estetiche, si scopre per esempio che il pezzo ha una resistenza meccanica inferiore, oppure una maggiore sensibilità alla luce e al calore. Di solito i ricambi meno fedeli costano di meno, ma non è detto: ciò significa che non basta un prezzo alto a garantire la qualità.

Il restauro della scocca e degli interni è andato avanti un anno e mezzo. Per la parte meccanica è bastato un controllo generale con la pulizia dei depositi accumulatisi nel tempo e la sostituzione di batteria, parti in gomma e pneumatici. In origine la "2.4 Litre" model year '58 montava gli allora innovativi Dunlop "RS4" 6,40-15 a tele incrociate, introvabili all'epoca del restauro. Invece di ricorrere a eventuali repliche, Zucchini li rimpiazzò con dei moderni radiali 175/80 R15, di misura equivalente. Nel 2001 la macchina tornò come nuova; tuttavia, a testimonianza della sua storia, esibiva ancora la calandra tipo "Mk 2" e la fanaleria con le quali Zucchini l'aveva trovata. Così si presenta ancora oggi la vettura, che ha all'attivo 95.000 km, gli ultimi 15.000 percorsi essenzialmente durante i raduni organizzati dal CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca), del quale Zucchi-

ni è socio. Presentata al Salone di Londra del 1955, la "2.4 Litre" è la capostipite di una famiglia di vetture con la quale la Casa di Coventry avrebbe avviato la scalata verso i "numeri" necessari per assumere dimensioni industriali.

Concepita per offrire una berlina meno impegnativa, pesante e costosa della "Mk VII", la "2.4 Litre" fu la prima Jaguar con la scocca portante, progettata con l'autorevole collaborazione della Pressed Steel Company di Oxford, azienda esperta in materia. Il motore derivava dal formidabile bialbero "XK" a corsa lunga di 3,4 litri, che nel 1948 aveva esordito sulla "XK 120" e nel 1955 equipaggiava la "XK 140" e la "Mk VII". La misura dell'alesaggio era la stessa (83 mm), la corsa era invece ridotta da 106 a 76,5 mm. Da "corsa lunga", questo sei cilindri era diventato quindi "superquadro", come i moderni motori sportivi. La Jaguar avrebbe potuto approfittarne per incrementare i giri e ottenere una potenza specifica elevata. Invece si preferì contenere i consumi per accentuare la connotazione economica del modello. Al posto dei grossi carburatori SU orizzontali, furono montati piccoli Solex invertiti, mai visti prima su una Ja-



#### Quotazione

€ 17.000

È la capostipite delle "moderne" berline Jaguar. Alla "2.4 Litre" si aggiunse nel 1957 la più quotata "3.4 Litre" (€ 22.000).

#### Esemplari

16.250 guida a destra

3742 guida a sinistra

#### Anni di produzione

1955-1959

#### Cosa c'è in vendita

Tre esemplari in UK. Il primo del 1956, Dark Blue interni French Blue, 270.000 miglia, meccanica revisionata, 19.750 sterline. Il secondo del 1958, British Racing Green, interni Tan, parafranghi posteriori senza carenature, interni e cromature nuovi, £ 14.250. Il terzo del 1956, Black con interni Old Red, perfetto, tagliandi documentati, £ 25.000.

## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 83 mm - Corsa 76,5 mm Cilindrata 2483 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 8:1 Potenza 114 CV a 5750 giri/min Coppia 19,5 kgm a 2000 giri/min Valvole in testa Distribuzione bialbero a camme in testa Due carburatori Solex "B 32 PBI-5/S" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata 6,5 litri Raffreddamento ad acqua, 11,25 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 <sup>a</sup> non sincronizzata), overdrive sulla 4 <sup>a</sup> optional. A richiesta trasmissione automatica a 3 rapporti con convertitore idraulico Frizione monodisco a secco Leva di comando centrale Rapporto al ponte 4,27:1 (con overdrive 4,55:1) Pneumatici 6.40-15.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche cantilever longitudinali, puntoni longitudinali, barra Panhard Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo (optional a disco) con servocomando a depressione Sterzo a circolazione di sfere Serbatoio carburante 55 litri.
<b>Dimensioni</b>	Passo 2720 mm Carreggiata ant./post. 1390/1270 mm Lungh. 4590 mm - Largh. 1700 mm Altezza 1460 mm - Peso in ordine di marcia 1335 kg circa.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 165 km/h Consumo medio 13 l/100 km.

## L'EVOLUZIONE

### PIÙ POTENZA E PIÙ ELEGANZA

**N**ell'ottobre '59 debutta la seconda serie, battezzata "Mk2". Testa e alberi a camme di nuovo tipo consentono al motore della "2.4 Litre" (foto sotto a sinistra) di erogare 120 CV (6 in più). La velocità massima è invariata. L'aumento delle superfici vetrate, guarnite da cornici cromate più generose, e l'incremento di 8,5 cm della carreggiata posteriore per

montare un ponte più largo rendono l'aspetto più elegante e sportivo. Nel settembre '67 ultima evoluzione della gamma, ribattezzata "240" (foto sotto a destra): potenza 135 CV grazie a una testa analoga a quella della "E Type" con carburatori SU orizzontali, velocità massima 169 km/h. Principale modifica estetica: paraurti di linea semplificata.



## POCHI 114 CV: DA UN MOTORE DI RAZZA, BIALBERO E A CORSA CORTA, SE NE POTEVANO OTTENERE MOLTI DI PIÙ

guar. La potenza fu limitata a 114 CV, con un'elasticità e una fluidità notevoli. Per il resto la meccanica vantava soluzioni interessanti e inedite in Casa Jaguar, come l'avantreno e il retrotreno montati su telai ausiliari, con l'interposizione di tamponi in gomma, e le sospensioni posteriori cantilever a balestre rovesciate. La "2.4 Litre" aveva un prezzo base molto contenuto (1344 sterline), pur offrendo finiture di alto livello.

La guida dell'esemplare del nostro servizio conferma le qualità già apprezzate all'epoca: l'eccellente confort e la buona tenuta in curva, favorita dalla distribuzione dei pesi (55% davanti, 45% dietro) e dallo sterzo preciso e diretto, sebbene penalizzata dalla carreggiata posteriore 12 centimetri più stretta di quella anteriore. Il cambio ha innesti precisi, peccato la leva sia un po' lunga. Nel misto sorprende la potenza dei freni a disco, un optional davvero oppor-



### **Sottoalimentata**

*A sinistra. Il motore di 2,4 litri monta due carburatori invertiti Solex, una soluzione atipica per la Jaguar, che di solito adottava carburatori SU orizzontali.*

*Nella foto. Il comportamento è sottosterzante: ciò facilita la guida sportiva sui percorsi misti.*

tuno, oggi più che all'epoca, assistiti da un servocomando "soft", che permette di modulare lo sforzo al pedale. In velocità stupisce la silenziosità, favorita dall'aerodinamica e dall'overdrive. Difficile trovare una macchina di oltre cinquant'anni fa altrettanto a suo agio nel traffico odierno. 





“ Una **PASSIONE**  
chiamata **TOPOLINO** ”



## **MANIFESTAZIONI 2014**

28/30 Marzo **IL VICENTINO**

24/27 Aprile **LA COSTIERA AMALFITANA**

29/31 Agosto **GERMANIA**

*Raduno della Federazione Europea Fiat Topolino Clubs*

27/28 Settembre **LAGO DI GARDA**

5 Ottobre **LA RIVIERA DI ULISSE**

### **FIERE E MOSTRE SCAMBIO 2014**

*Il Club sarà presente a:*

Torino - **AUTO-MOTO RETRÒ** / Padova - **SALONE INTERNAZIONALE AUTO E MOTO D'EPOCA**

**Per maggiori informazioni:**

www.topolinoautoclubitalia.it

info@topolinoautoclubitalia.it

Tel: 337 575751 - Fax: 0536 884859

di Marco Di Pietro

# SONO VENTENNI MA NON ATTRAGGONO

**D**a questo mese le quotazioni di Ruoteclassiche si arricchiscono dell'annata 1994, ovvero dei modelli che raggiungono i vent'anni e la condizione di veicoli d'interesse storico.

Il 1994 fu un anno difficile per il mercato italiano: dopo un periodo costantemente sopra quota 2 milioni di nuove immatricolazioni, esse si attestarono a 1.683.000 unità. Per ritornare ai livelli precedenti si dovettero attendere gli incentivi alla rottamazione voluti dal governo Prodi nel 1997. Mercato fiacco, insomma, per giunta nemmeno rivitalizzato dalla discesa in campo di modelli particolarmente appetibili (l'anno precedente, invece, vide il debutto della Fiat "Punto").

Quali sono le new entry più degne di attenzione? Sono poche e, appunto, nemmeno eclatanti: la famiglia delle Alfa Romeo "145" a 3 porte e "146" a 5 porte, la prima serie dell'Audi "A4" (erede della "80"), la BMW "Serie 3 Compact", le grosse monovolume italo-francesi Fiat "Ulysse", Lancia "Z", Citroën "Evasion" e Peugeot "806", la Lancia "K" e la Renault "Laguna". Come si può osservare, quindi, nulla che possa far sobbalzare il collezionista di youngtimer.

La prima serie delle "145"-146" era ancora dotata dei motori boxer ereditati dall'"Alfasud" e dalla "33". Soltanto nel 1997 arrivarono i 4 cilindri in linea "Twin Spark", con l'eccezione del 2 litri 16 valvole per la "146 TI", la versione più sportiva, introdotto già nel 1995.

L'Audi "A4" conobbe un successo notevole, che contribuì molto alla crescita di immagine del brand di Ingolstadt nel nostro Paese. Una curiosità tecnica: i motori a benzina "1800" erano dotati di cinque valvole per cilindro (tre di aspirazione e due di scarico).

La BMW "Serie 3 Compact" fu invece un fiasco: era una sorta di "Serie 3" accorciata, con il portellone e un accenno di coda. Meno raffinata nelle sospensioni posteriori (riprese dalla precedente serie "E30"), aveva anche interni più spogli. Ma il prezzo di listino non era molto distante da quello del normale modello a tre volumi; per cui chi poteva accedere al mondo BMW continuò a farlo dalla porta principale. L'unica versione che potrebbe valere la pena di cercare è la "318 TI", dotata di un eccellente 4 cilindri 1,8 litri da 140 CV, generoso nelle prestazioni. La Casa di Monaco farà tesoro della lezione e quando deciderà, anni dopo, di rientrare nel segmento delle "compatte", lo farà con una vettura appositamente concepita, cioè la ben più



fortunata "Serie 1".

La famiglia di grandi monovolume prodotte in Francia a Valenciennes riscosse un buon successo anche in Italia, in particolare con le versioni Fiat e Lancia, queste ultime dotate di finiture molto ricercate.

La Lancia "K", invece, pur prodotta in 104.752 esemplari (più 9208 "SW" e 3271 "Coupé"), non si avvicinò nemmeno al successo della precedente "Thema" (336.476 berline e 21.096 "SW"). Però la versione "2.0 Turbo 16V" (una "K" dotata dello stesso motore della "Delta Integrale") non merita di essere condannata all'oblio eterno.

Per concludere, altri due modelli che potrebbe valere la pena di conservare, ma soltanto se l'investimento si può concludere con poche centinaia di euro: la Fiat "Cinquecento Sporting" (prima versione dotata del motore "1.1 Fire" da 54 CV e con assetto sportivo, che diede origine anche a una versione "corsa" curata dall'Abarth e persino a una "Michael Schumacher Edition") e la Chrysler "Neon", una sinuosa berlina due litri che in America rappresentò la risposta made in Usa allo strapotere dei costruttori giapponesi nel segmento delle "piccole" (che per noi europei sono "medie").

## Novità a buon prezzo

**Sopra.** La Peugeot "806", una delle quattro figlie del progetto congiunto gruppo PSA - gruppo Fiat. Può valere 1000-1500 euro. **In alto.** L'Alfa Romeo "146": la versione da cercare è la rara "TI" due litri, quotata 2000 euro.

# UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## VENDO AUTO

### ABARTH

**FORMULA ITALIA**, 1972, azzurro, auto totalmente restaurata, SEO 25/0057, praticamente nuova; € 27.000, visibile a Monza.

3355861988

### AC

**COBRA PILGRIM**, 1982, verde inglese, guida a sinistra, motore e meccanica Ford 2000, striscia bianca sul cofano, da vetrina, si accettano permutate parziali; € 32.000, visibile a Ravenna.

3381500621

### ALFA ROMEO

**2000 BERLINA**, 1974, blu Olanda, condizioni uniche per stato d'uso, km 14.000 da nuova, qualsiasi prova e verifica, visibile a Roma, Trattativa riservata.

3683392600

**2000 BERLINA**, 1972, argento, meccanica in ordine, tagliandata, autoradio, autobloccante, da restauro carrozzeria, visibile a Treviso, € 4.500

3338660916

■ **2000 SPIDER TOURING**, 1960, da restauro, [www.carrozzeriabaresi.com](http://www.carrozzeriabaresi.com), visibile a BARBARIGA (BS).

0309718592

**2600 SZ ZAGATO**, 1965, biancospino, iscritta ASI, revisione, documenti e targhe tutto regolare, Trattativa riservata.

3389144434

**75 2.0 TS**, 1990, grigio, iscritta ASI, impianto gpl, aria condizionata, buone condizioni, [www.mdvracing.com](http://www.mdvracing.com); € 4.000 trattabili.

3891158815

**75 EVOLUZIONE**, 1987, rosso, tutta originale, conservata, ASI, km 48.000, stoffa sedili da rifare, visibile a Bergamo, € 13.800

3207582227

**ALFETTA 1800**, 1975, verde pino, pari al nuovo, da vedere e provare, perfetta, carburatore, doppio corpo; € 6.500, visibile a Capodiponte.

3473151188

**ALFETTA 2.0 L**, 1979, beige, revisionata, usata regolarmente, condizioni molto buone, visibile a Pectetto (TO).

3398818341

**ALFETTA GTV 2.0**, 1982, nero, Asi Targa Oro, condizionatore, targhe nere, perfetta, cerchi in lega, foto via e-mail, € 9500, visibile a Bologna.



335374865

**ALFETTA GTV 2000**, 1981, luce di bosco metallizzato, perfetta, restauro completo, guarnizioni, gomme nuove, motore ok, foto a richiesta, Asi, € 6.500, visibile a Siracusa.

3292723218

■ **DUETTO 1300**, 1972, 2+2, buone condizioni generali, meccanicamente in ordine, revisionato, targata italiana, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

**GIULIA 1.3 SUPER**, 1973, beige, auto in buone condizioni, revisionata nel 2013, 2 proprietari, visibile a Biella, € 8000

3341772390

■ **GIULIA 1300 SUPER**, 1971, rimasta ferma in garage per oltre vent'anni, sanissima, funzionante e marciante, visita il sito: [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948

**GIULIA 1600 SPIDER**, 1962, da restauro, visibile a BARBARIGA (BS).

0309718592

■ **GIULIA 1600 SPRINT**, 1964, bianco, restaurata, targhe e documenti originali, la più bella creatura di Bertone, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord.

3387258514

**GIULIA 1600 TI**, 1966, blu, tutta originale, targa oro ASI, qualsiasi prova, documenti originali, unico proprietario, visibile a Druento, € 12.000

3298340857

**GIULIA GT JUNIOR 1300**, 1971, rosso 501, sana, in ottime condizioni, cerchi in lega, sedili sportivi, sempre in box, invio foto su richiesta, visibile a Sibari (CS), Trattativa riservata.

3882340826

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni disco, 5 marce, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova.

0375790025 - 3498689674

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1960, rosso, da restauro totale, provenienza Usa, € 14.000, visibile a Russi.

3355993826

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1959, bianco, passo corto, restauro totale 2013, prezzo impegnativo, visibile a Russil.

3355993826

■ **GIULIETTA SPIDER**, 1959, nero, passo corto, restauro totale, targata Imperia, € 19.500, visibile a Russi.

3355993826

**GIULIETTA SPRINT 1600**, 1963, azzurro cielo, omologata ASI, targhe nere, stesso proprietario da 20 anni, affidabilissima, ricambi, € 28.000

3334373272

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

0375790025 - 3498689674

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro completo, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova.

0375790025 - 3498689674

**GT 1300 JUNIOR**, 1971, rosso, restaurata, Asi, € 15.500, visibile a Rimini.

3358152836

**GT 1300 SCALINO**, 1968, bianco, due modelli, targhe originali; si accettano permutate con Lamborghini Jalpa, Urraco, Maserati Merak SS, visibile a Chiavari.

3346917204

**GT JUNIOR**, 1971, bordeaux, in ottime condizioni, ok in tutto, assicurata, ASI, bellissima, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 10.500

3661991552

**GT JUNIOR 1300**, 1971, bianco, auto decorosa e marciante, interni nuovi, cerchi lega, visibile a Ravenna, Trattativa riservata

3332348087

**SPIDER**, 1992, rosso micalizzato, IV serie, ASI, hard top, perfetta, vendo causa inutilizzo, visibile a Biella, € 12.000

3386129334

**SPIDER 2000 VELOCE**, 1979, testa di moro, auto omologata, Asi, più 2000 Gtv, solo con 18.000 km, da nuova, colore nero, da vetrina, visibile a Caserta.

3356676584

■ **SPIDER DUETTO 1300**, 1971, argento, coda tronca, iscritta Aci, Csaì, in ottimo stato, € 12.000, visibile a Russi.

3355993826

### ALPINE RENAULT

■ **A 310 V6**, 1978, blu, splendide condizioni, possibile permuta interessante, € 22.000, visibile a Brescia.

3484796030

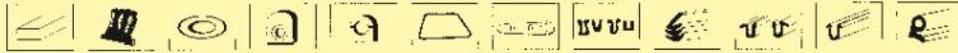
### AUSTIN HEALEY

■ **3000 MKI BN7**, 1961, blu Healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova.

0375790025 - 3498689674

**MK3 B8 SPRITE FROG**, 1958/1967, bianco - verde inglese, due Healey da restauro totale, MK3 di facili interventi, completa di chassis nuovo, FROG con ruggine ma col prezzo, documenti regolari USA, visibile a Siracusa, € 22.000/4.500

3392429719


**FLAMIGNI**  
**Raoul**

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


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

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](http://www.tankerite.com)

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**  
 Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
[www.gardaricambi.com](http://www.gardaricambi.com)  
 e-mail [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

DAL 1945  
**M. A. R. A.**  
 di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN  
 RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E  
 PARTI MOTORE**

20154 MILANO  
 CORSO SEMPIONE, 82  
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.  
 Fax (02) 331.93.13  
 sito web: [www.mara.it](http://www.mara.it)  
 e-mail : [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.



**CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE.**

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Per questo Covercar realizza da anni una linea di teli copriauto dal design elegante ed aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata rende questo telo praticamente impenetrabile alla polvere, accarezzando col suo soffice interno la carrozzeria della tua auto.

Visita [www.covercar.com](http://www.covercar.com) per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.



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

■ **SPRITE MK I (FROG EYE)**, 1960, da restaurare, guida a sinistra, completa di tutto, motore originale, cofano in metallo, tutta la strumentazione è corretta, visita il sito, € 9800, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948

**SPRITE SPECIAL SPORT**, 1960, rosso, rarissima Barchetta corsa su base Sprite, opportunamente modificata, motore A-H-1300, cv 100, kg 650, veloce, divertente, unica in Italia, Asi, oro, immatricolata; € 55.000

3392429719

**AUTOBIANCHI**

■ **A 112**, 1973, mantenuta molto bene, tutta la meccanica è in ordine, appena tagliandata e revisionata, sanissima, visita il sito, € 3800, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

■ **BIANCHINA 110 DBA BERLINA**, 1962, restaurata in precedenza, buone condizioni, targhe nere, € 4800, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

**BENTLEY**

**CONTINENTAL COOPER**, 1993, verde, iscritta Asi, versione Turbo, 6761cc, V8, 360cv, automatica, km 130.000, gomme nuove, revisionata Mulliner Park Ward, € 55.000, [mart.356@gmail.com](mailto:mart.356@gmail.com), visibile a Empoli (FI),

3477443740

**BIANCHI**

■ **S9 BERLINA**, 1935, grigio/nero, 6 luci, ben marciante, possibile permuta, € 22.000, visibile a Brescia,

3484796030

**BMW**

**318I CABRIOLET**, 1992, nero, tenuta molto bene, km 49.000, sedili in pelle, condizionatore, antifurto, radio ecc., sempre in garage, iscritta ASI, visibile a Brescia, € 5000

3398589420

■ **Z3 1900**, 1997, interni rossi, con tetto rigido e capote, in ottime condizioni generali, pronto a scendere in strada, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

**CADILLAC**

**SEDAN DE VILLE**, 1961, verde metallizzato, in Italia dal 2006, sdoganata, restaurata interno ed esterno, trasmissione e motore ok, vecchia scheda Asi, full optional, clima, 71.000 miglia certificate, un precedente proprietario, presente primo certificato di vendita, auto bella, € 18.500, visibile a Mantova,



3404090715

**CHEVROLET**

■ **CORVETTE STING RAY**, 1976, motore da 5700cc, cambio automatico, una delle più belle Corvette che abbia mai posseduto, ottima di tutto, visita il sito, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948

■ **STYNG-RAY**, 1976, rosso, con bande bianche, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, iscritta Asi, scarichi sportivi, € 20.000, visibile a Milano,



0229408469

**CITROËN**

**DS 23 I.E. PALLAS**, 1974, blu metallizzato, in ottime condizioni, sospensioni revisionate, pneus Michelin XAS, perfettamente funzionante, € 18.000

0374418040

**DSUPERS**, 1975, verde, ottime condizioni, completamente restaurata, gomme nuove, molti pezzi di ricambio, visibile a Pisa, € 15.000

338688273

**MEHARI**, 1980, beige, completamente riverniciata a nuovo, da smontare selleria, gomme/capote/accessori nuovi, visibile a Treviso,



3209652050

**DAIHATSU**

**FELLOW 360**, 1969, azzurro, bicilindrica, due tempi, 4 porte, prototipo, guida sinistra, mai immatricolata, unica, rarità, per veri intenditori, solo km 1.200, accettasi permuta, € 14.000, visibile a Treviglio,



3495021476

**DAIMLER**

■ **420 LIMOUSINE**, 1973, in buone condizioni, elegante ed imponente, adatta per matrimoni e non, piccola limousine da 7 posti e divisorio, visita il sito, € 12.500, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948

**DEVIN**

**DEVIN MK2**, 1962, rosso, stupenda barchetta corsa su base MG, già restaurata di telaio e carrozzeria, meccanica telaistica da completare, documenti regolari USA, visibile a Siracusa, € 30.000

3392429719 - 0931921787

**FERRARI**

**512 TR**, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, 42.000 km, omologata Asi, marmitta inox, visibile a Firenze,

3383306086

**512 TR**, 1992, rosso, perfette condizioni generali, 42.000 km, omologata Asi, marmitta inox, prezzo da definire, visibile a Firenze,

3383306086

**DINO 208 GT4**, 1976, blu, Asi Targa Oro, auto conservata, pari al nuovo, interno beige/azzurro, originale, motore ottimo, € 19.000



3334674324

**TESTAROSSA MONOSPECCHIO**, 1984, rosso, perfetta in tutto, tagliandata, rara, ASI primo grado, visibile a Firenze, € 60.000

3385050470

**FIAT**

**103/H DE LUXE**, 1960, verde chiaro/scuro, Asi, targa oro, conservata, costante manutenzione, prezzo dopo visione, da privato, visibile a Milano,

0270123584

**1100 BL TAXI**, 1953, verde/nero, rara, bellissima, restaurata di tutto, 6 posti più divisorio, Asi, permuta ma a pari condizioni, € 18.500, visibile a Asti,



3922835139

**1100 CABRIOLET BERTONE**, 1957, rosso bordeaux, restaurata completamente con pezzi originali, iscritta Asi, € 41.500



3358439334

**1100 E**, 1950, grigio, senza documenti, completamente da restaurare, visibile a Barge, € 2200

3388625574

**1100 TV**, 1954, blu-celeste, uso gare storiche, bellissima, targhe nere, Asi, Fiva;

3339786627

■ **1100 TV FISSORE**, 1955, bordeaux, unico esemplare, conservata, buono stato, interno bordò, guida destra, targa nera, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 037590025

**1100/103 H DE LUXE**, 1960, bicolore vede schuro/chiaro, Asi Targa Oro, permuta da valutare, prezzo dopo visione, visibile a Milano,



3358105969



**ROMANO PASINI 333 3552575**  
**ALESSANDRO M. 339 8890950**

# LE AUTO D'EPOCA

**BestAuto**  
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



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



**FIAT DINO SPIDER 2.4, 1971**  
 CONSERVATA COME NUOVA



**FERRARI 308 VETRORESINA,**  
 1977, DA CONCORSO



**FERRARI 365, ASI, 1974,**  
 TARGA ROMA QUADRATA



**VW PORSCHE 914 , 1976, COME NUOVA**  
 INTERNO PELLE ORIGINALI



**ASA 1000 411 S, 1965 , MOLTO RARA ,**  
 OMOLOGATA ASI, DA VERA COLLEZIONE



**MG TC, 1947 ,**  
 BUONE CONDIZIONI



**LANCIA APRILIA 1350 , OTTIMA PER**  
 REGOLARITA' 1938, DA CONCORSO



**TRIUMPH TR 4 , 1963, RESTAURATO,**  
 RUOTE A RAGGI



**AUSTIN HEALEY BJ8 MK III , 1966,**  
 OTTIME CONDIZIONI



**TRIUMPH 1800 ROADSTER , 1948 , ASI,**  
 RESTAURO TOTALE



**A.R. GIULIETTA SPRINT 1300, 1955, CAM-**  
 BIO AL VOLANTE, PER 1000 MIGLIA



**CHEVROLET CORVETTE, 1979,**  
 25° ANNIVERSARIO COME NUOVA



**MG MIDJET, 1930, MOLTO RARA ,OT-**  
 TIME CONDIZIONI ORIGINALI



**LANCIA ARDEA, 1952,**  
 CONDIZIONI DA CONCORSO,  
 TARGA NERA TORINO



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



**MG A, 1958,**  
 IN PERFETTE CONDIZIONI



**VW, MAGGIOLINO OVALINO, 1-11, 1954,**  
 RESTAURO TOTALE, ASI D'ORO,  
 VINCITORE DI NUMEROSI CONCORSI



**FIAT 600 MULTIPLA, 1960,**  
 OTTIME CONDIZIONI

**1200 GRANLUCE**, 1962, nero, tetto bianco, vettura conservata, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga (BS),  
0309718592

**124 SPIDER**, 1966, rosso, ottime condizioni, hardtop, cerchi ferro e lega, modello raro, targa originale, iscritta Asi, € 16.000, visibile a Bologna,  
335374865



■ **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

**124 SPIDER 1600**, 1974, rosso, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, € 14.900, visibile a Torino,  
3336361669

**124 SPORT COUPE' I SERIE**, 1969, verde, unico proprietario, conservata, mai restaurata, condizioni incredibili, tagliandata, visibile a Reggio Emilia, € 7900  
335330790

**1500**, 1963, grigio, motore rifatto, carrozzeria e interni restaurati, targa e documenti originali, € 5500, visibile a Torino,  
3498689674 - 0375790025



3407954487  
**1500 C**, 1968, bianco, pari al nuovo, 73.000 km originali, targa oro, Asi, targhe originali; € 7.500, visibile a Torino,  
0119845410

**2300 LUSO**, 1967, blu, omologata Asi, pari al nuovo, qualsiasi prova, documenti originali, € 10.000, visibile a Torino,  
3357522848

**500 D**, 1964, appena restaurata, nuovo da collezione, in rodaggio, prezzo a richiesta, visibile a Milano, visibile a Milano,  
3332186193

**500 D**, 1964, blu avio, targhe e documenti originali, trasformabile, ottima;  
360372850

**500 FRANCIS LOMBARDI**, blu, interni neri, ottima in tutto, carrozzeria, interni, meccanica, da vedere, molto bella e veloce, motore 126, esame permuta, visibile a Vicenza,  
0445407777

**500 L**, 1969, senape, conservata, ASI, in stato d'uso, vendo o scambio con auto di mio gradimento, visibile a Siena, € 2700  
3334862534

**500 L**, 1969, arancione, da restaurare completamente, con foglio demolizione più altra bianca, € 1450  
0522600264

**500 L**, 1972, avorio, pari al nuovo, ultimo restauro 1994, completa in ogni parte, funzionante, utilizzabile, visibile a Saltrio (VA), € 6000  
3387235485

■ **500 LUSO**, 1969, panna, ottimo stato, sana, interno nero perfetto, tettuccio, targhe nere, libretto 1981, www.old-cars.it, visibile a Mantova,  
3498689674 - 0375790025

**500 LUSO**, 1969, rosso 115, Asi Oro, targa Registro Storico 500 Club Italia, 40.000 km, targhe e documentazione originali, cedo insieme a libri di officina e a modelli da collezione, email: templare953@gmail.com, € 8500  
3477343453

**500 MYCAR FRANCIS LOMBARDI**, 1970, oro metallizzato, restauro totale, foto visibili su www.autocarrozzeriaomano.it nella sezione mercatino, visibile a Torino, € 8500  
3456844465

■ **508 4 MARCE**, 1934, blu/nero, buon restauro, anche permuta, € 20.000, visibile a Brescia,  
3484796030

**508 4 MARCE**, 1934, molto bella, ottimamente marciante, visibile a Brescia, € 19.000  
3484796030

■ **508 BALILLA**, 1935, nero/verde, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, iscritta Asi, targhe nere, € 22.000, visibile a Milano,  
0229408469



**850 SPORT COUPE'**, 1969, giallo, auto molto bella, qualsiasi prova, omologata ASI, targhe e documenti originali, visibile a Siena,  
3393929956

**AR 59**, 1963, verde militare, meccanica e carrozzeria in ottime condizioni, qualsiasi prova, iscritta RFI, visibile a Corsico (MI), € 8000  
024474937

**BALILLA**, 1934, crema, 508 Balilla Safaf, 4 porte, 4 marce, collaudata, qualsiasi prova, visibile a Gorizia, € 16.000  
3474357259

**BARCHETTA**, 1998, verde, limited edition, solo 500 prodotte, vettura rara, in ottime condizioni; € 7.900, visibile a Casale Monferrato,  
3333128802

**BERTONE X19**, 1981, carta da zucchero, in perfetto stato di carrozzeria e di meccanica, in lega; € 7.500  
0575590863

**RITMO 75**, 1981, nero, radiata, per pezzi di ricambio, visibile a Tirano,  
0342703483

**RITMO SUPERCABRIO 1005**, 1986, testa di moro, motore e cambio Abarth 130, km 20.000, 5 marce più lunga, freni a disco posteriori, idroguida Fiat, capote originale nuova più elettrica, tanti ricambi di motore e carrozzeria, documenti originali, iscrizione Asi, parzialmente smontata (interni) per inizio restauro non ultimato (solo fondo), solo 1313 esemplari, € 2.100 trattabili, visibile a Ancona,  
3397263308

**TOPOLINO**, 1948, verde bottiglia, macchina molto bella, freni maggiorati, paraurti, capottina apribile, cerchi Fergat, copri ruota di scorta, ha vinto varie coppe ai raduni, qualsiasi prova da un vostro meccanico di fiducia, € 11.000  
0872988213

■ **TOPOLINO MODELLO A**, 1947, nero, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, targhe nere, restauro completo, € 15.000, visibile a Milano,  
0229408469



**FORD GERMANIA**  
**TAUNUS 20M**, 1969, serie P7B, 1700 cc, revisionata il 02/2013, carrozzeria, interni e meccanica restaurati; € 10.000, visibile a Fermo,  
3391856562

**CRONOMETRO DA GARA per prove di regolarità**

**450€ iva inclusa**

Consigliato da Reggink.com il miglior cronometro della regolarità

**reggink.com**

**Acquistalo ONLINE**

**www.zerotimes.eu**

**F.S. Felice Service**

**RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI**

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U

CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE

SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITA' DELLA VOSTRA AUTO

**Prezzi senza confronti!!!**

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Via Circum. Esterna n. 80 - 80019 Qualiano (NA)  
E-mail: info@feliceservice.com

Tel. 081.819.00.07 - Fax 081.819.30.77  
Sito: http://www.feliceservice.com

**CERCHI** per auto d'epoca dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

**DAVIDE TASSI**

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)  
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

**www.cerchiautodepoca.com**

INFONLINE: 089 9950594

**500 RICAMBI**

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI AUTO D'EPOCA FIAT 500

**www.500ricambi.it**

Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

Trasporto auto con Carroattrezzi coperto chiuso per la privacy e la sicurezza della vostra auto con licenza di trasporto in Italia e Europa. Massima serietà. Per info e preventivi. Tel 335 7105231 Luca

**AFRA**  
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO

REPLICHE PER  
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI  
PRONTI A MAGAZZINO

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



**GALVANICA SPINO D'ADDA snc**  
PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:  
RAMATURA A SPESSORE,  
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO  
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)  
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726  
e-mail: [info@galvanica-spino.it](mailto:info@galvanica-spino.it) [www.galvanica-spino.it](http://www.galvanica-spino.it)



2CV - MEHARI CLUB CASSIS

**SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO**  
— 2CV - MEHARI —

Catalogue Pièces de rechange  
www.2cvclub.com

Catalogue Pièces de rechange  
www.mehariclub.com

**www.2cvclub.it**

**Distributore ufficiale in ITALIA**

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS  
Eccetto promozioni internet del sito [www.2cvclub.it](http://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](mailto:info@davidauto.it)  
[www.davidauto.it](http://www.davidauto.it)

**Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS**  
BP 19 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCIA - Fax. : 00 33 442 01 95 80








roncaglia@wellkander

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](http://boneragroup.it) e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

**FORD GRAN BRETAGNA**

**CORTINA LOTUS**, 1969, bianco, conservata in perfette condizioni, efficienza in qualsiasi prova, per intenditori, prezzo a richiesta, visibile in Piemonte,

3477174020

**GIANNINI**

**126 GP**, 1986, rosso amaranto, originale, Kw 21, cv 9, Asi, 86.000 km originali, interni in panno grigio, mai riverniciata, tenuta in box, perfetta di motore, carrozzeria ed interni, nemmeno un puntino di ruggine, veramente molto bella: € 5.500, visibile a Roma,

3478048817

**INNOCENTI**

**MINI COOPER 1300/EXPORT**, 1974, blu-panna, perfetta, targa e documenti originali, Asi; € 12.000

337988915

**JAGUAR**

**E TYPE 3.8 ROADSTER**, 1963, restaurata totalmente, ottime condizioni, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**E TYPE 5.3**, 1972, rosso, molto ben tenuta, anche permuta interessante, € 35.000, visibile a Brescia,

3484796030

**MK 2.3.4**, 1967, nero, auto completamente restaurata, ruote a raggi, overdrive, interno rosso pelle, qualsiasi prova, visibile a Ascoli Piceno, € 25.000

3473550714

**MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metallizzato carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**MK2 3.4 LITRE**, 1967, nero, interni rossi, cerchi a raggi, restaurata, vera classica inglese, molto bella, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord,

3387258514

**XJ12V SOVEREIGN**, 1983, bordeaux, cilindrata 5.3 benzina, automatica, interni pelle crema, parzialmente restaurata, cambio nuovo, frizione nuova, € 10.000, visibile a Roma,



0661661351

**XJ-S LE MANS V12**, 1991, amaranto metallizzato, spettacolare veramente, come nuova, solo km 72.000, 2° proprietario, solo 280 esemplari, libro tagliandi uso e manutenzione, introvabile in queste condizioni, gommata nuova con gomme originali da km 1.000 certificato Heritage Jaguar, Asi Targa Oro, € 14.000 trattabili, visibile a Ivrea (TO),



3477359129

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

0375790025 - 3498689674

**XK 140 OPEN TWO SEATER**, 1956, cion guida a sinistra, riverniciata da poco, cerchi a raggi, gomme nuove, cromature rifatte, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948

**JBA**

**FALCON**, 1979, 1600 Ford, con finestrini laterali e capote, raggi, guida a sinistra, targata, € 16.900, info@nervesauto.com



3358262808 OLIVOTTO - 0422779222 POMERIGGIO

**FALCON SPORT 2000CC**, 1975, in ottime condizioni, € 17.800, più Jba Falcon passo lungo cioè versione 2+2, da riverniciare e curare nei dettagli, € 12.500, www.livioolivotto.com



3398959948

**JEEP**

**CJ7**, 1979, verde militare, motore 8V, 5900 cc, rialzato, hard-top, big foot, omologato autocarro, roll-bar, gomme nuove 33x15, permuta, visibile a Mantova, Trattativa ris.

3355367519

# AUTO STORICHE

di CARLO GRITTI MORLACCHI



**ALFA ROMEO 2000 GT ANNO 1972** RESTAURO COMPLETO, PERFETTA, MOTORE FANTASTICO, VELOCISSIMA, COLORE PARTICOLARE, TARGHE NUOVE, IN QUANTO PROVENIENZA SVEDESE, EURO 26.000.



**BENTLEY CONTINENTAL SEDANCA "SC- MULLINER"** (PIÙ POTENZA 445 CV) , KM 30000 TUTTI I SERVIZI BENTLEY, COME NUOVA, SI TRATTA DI UN'AUTO DA COLLEZIONE, SOLO 6 ESEMPLARI PRODOTTI SU 79 MODELLI CONTINENTAL SC



**MASERATI 4 PORTE ANNO 1966 ASI**, RESTAURO CONSERVATIVO, INTERNI I SUOI ORIGINALI, IN OTTIME CONDIZIONI, MOTORE REVISIONATO, PERFETTA, EURO 65.000



**ALFA ROMEO GT 1600 VELOCE ANNO 1966** COMPLETAMENTE RESTAURATA CON GARANZIA UN ANNO, ISCRITTA ASI E NUOVA IMMATRICOLAZIONE, EURO 30.000



**CITROEN BREAK 1900 ID VERSIONE COMMERCIALE**, PERFETTAMENTE E COMPLETAMENTE RESTAURATA, COME NUOVA, ISCRITTA ASI, EURO 32.000



**MERCEDES BENZ 560 SEL ANNO 1987**, IN OTTIME CONDIZIONI, ISCRITTA ASI KM 145000, INTERNI PELLE, TETTO APRIBILE KRUSE KONTROL, CLIMA, SEDILI ELETTRICI, EURO 9.500



**MASERATI MISTRAL 4000 ANNO 1966** RESTAURO CONSERVATIVO, MECCANICA REVISIONATA, TUTTO OK, DA ISCRIVERE ALL'ASI, TRATTATIVE RISERVATE



**AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE ANNO 1960** TARGHE ORIGINALI COMPLETAMENTE RESTAURATA EURO 17.900



**MGB 3° SERIE GUIDA A DESTRA**, MECCANICA MOLTO BUONA, ANNO 1974, COLORE ORIGINALE EURO 12.000



**MERCEDES 320 SL 2+2 BLU SCURA** INTERNO TABACCO, HARD TOP KM 98000, LIBRETTO TAGLIANDI, ANNO 1993 ISCRITTA ASI, BELLISSIMA! IMPIANTO A GPL DI ULTIMA GENERAZIONE: EURO 15.000 NON TRATTABILI

**WWW.AUTOSTORICHE.NET**  
info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890



## 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.



POMPA CARBURANTE DOPPIA



POMPA CARBURANTE MK2



POMPA CARBURANTE E TYPE 3,8



ASSORTIMENTO POMPE CARBURANTE "SU"



**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**

**RENEGADE**, 1974, giallo, unico proprietario, tre marce, V8, km 59.000, sempre in box, conservata, accessoriata e ricambi, vericello, due ricestrasmettenti militari, meccanica e carrozzeria in ordine, invio foto, € 16.000, visibile nel Lazio,



3284588139

**RENEGADE**, 1980, bianco, Iscritta Asi, hard top, soft top, idroguida, autovettura da 6 posti, € 10.500, visibile a Piacenza,

3394070270

**LANCIA**

**2000 COUPÉ HF**, 1972, blu, interni bordeaux, discrete condizioni, targa originale, revisione aprile 2012, visibile a Ivrea (TO), € 8.950

0125252532

**APPIA CONVERTIBILE**, 1961, azzurro Vincennes, restauro di meccanica e carrozzeria documentato, registro storico Lancia, pluripremiata a concorsi eleganza, pubblicata su riviste internazionali, targhe e documenti originali, trattativa riservata, visibile a Milano,

3391020820

**APPIA I SERIE**, 1955, grigio chiaro, motore, freni, frizione appena rifatti, carrozzeria perfetta, Asi, targa originale, guida a sinistra; € 8.800, visibile a Soverato,

3294047971

**APRILIA**, 1949, grigio metallizzato, ottimo stato, targhe originali, € 30.000

3381431179

**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,



3397080407 - 02743466

**AUGUSTA LUSSO II SERIE**, 1935, nero/blu, omologata Asi, perfettamente funzionante, ottimo stato generale, completamente originale, € 22.000, visibile a Roma,



3477085645

**AURELIA B50**, 1951, nero, restauro totale 2009, ASI, riconoscimenti in vari concorsi d'eleganza, visibile a Ravenna,

3395047702

**BETA MONTECARLO**, 1983, argento metallizzato, coupé seconda serie, 50.000 km, ottimo stato, no bollo, vendo per inutilizzo, visibile a Pisa, € 7.500

3483396344

**BETA MONTECARLO SPIDER**, 1973, bianco, con soli km 44.000 da nuova, selleria blu, appena tagliandata e revisionata, visita il sito, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

**DELTA LX 1300**, 1990, bordeaux metallizzato, ben conservata, 80.000 km; € 1.400, visibile a Mantova,

3355315434

**FLAVIA 1800**, 1965, metallizzato, no documenti, completa, motore revisionato, visibile a Genova, € 1.500

3298544567

**FULVIA COUPÉ**, 1968, bianco, 1200 cc, Asi, meccanica e carrozzeria ok, € 5.500 non trattabili, visibile a La Spezia,



3333538217

**FULVIA COUPÉ 1.3 S**, 1972, bianco, II serie, bianca, 1972, Asi, 65.000 km originali, perfetta; € 8.000, visibile a Torino,

335445588

**FULVIA COUPÉ 1.3 S2**, 1975, rosso, perfetta, restauro completo documentabile con foto, € 10.000, visibile a Udine,



3282196647



# NERVES AUTO



Via Schiavonesca - via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV) Telefono: 0422 779222 P.M.

Mobile: 335 8262808 (Olivotto) - Fax: 0422 885022 - info@nervesauto.com - visita il nostro sito [www.nervesauto.com](http://www.nervesauto.com)



**Morris Minor Traveller**, 1970, interni rossi, cc 1098, bel conservato, pronta all'uso. € 9.700



**Morgan 4/4**, 1976, 2 posti, guida a sinistra, cc 1600 Ford, targata italiana.



**Rolls Royce Corniche 1 serie**, 1972, interni marroni in pelle, guida a sinistra, targata italiana.



**Triumph Tr6**, 1974, interni neri, restaurata in precedenza, guida a sinistra. Targa italiana. € 17.800



**Jaguar 420**, 1968, interni in pelle blu originali, restauro conservativo, meccanica in ordine, targata ed ASI targa oro.



**Lancia Appia 1 serie** 1953, selleria originale, motore revisionato, rivenziata a nuovo.



**Fiat 500**, interni neri nuovi, meccanicamente in ordine, pronta all'uso. € 4.800



**Lotus Elan**, 1969, 2 posti, guida a sinistra, completa di capote, in buone condizioni, targata italiana.



**Bentley Mulsanne**, 1980, interni in pelle azzurra, condizioni ottime, pronta a scendere in strada, targata.



**NG TA**, 1970, 2 posti, guida a sinistra, volante in legno, cc 1300, targata italiana. € 13.900



**Rolls Royce Silver Shadow II**, 1980, interni magnolia, guida a sinistra, motore revisionato, targata ed ASI. € 18.900.



**Triumph Tr4**, 1962, meccanicamente è in ordine e marciante. È iscritta all'ASI e targata italiana.

*British Racing Green* TRY US FIRST!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI












E-mail: brgmoss@libero.it

Via T. Maggio 4/60 - 35038 ROMANO (PD) - Tel. 0429/770291 - 7703541 - Fax 0429/7704673

**ENNE PI** EPOCA  
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5  
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)  
Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D  
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831  
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787  
P. Iva e Cod. Fisc. 02233160221

[www.targheetarghe.it](http://www.targheetarghe.it)



[www.maggiolino.com](http://www.maggiolino.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.com



**EUROTELI - LIVORNO**  
Tel: 0586/887456 - [www.euroteli.it](http://www.euroteli.it)

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



**Bergia Paolo** Officina specializzata Alfa Romeo

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
autodepocabergia@virgilio.it - [www.alfabergia.com](http://www.alfabergia.com)



*aircooled* by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas  
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
[www.aircooled.it](http://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



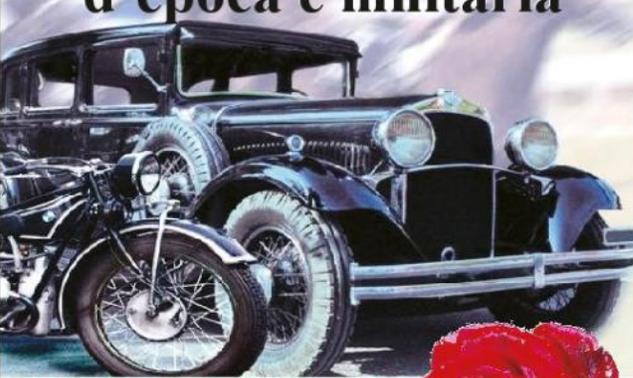
**ROMA** 22-23 MARZO 2014

**Il Meglio di MillenniumM è tornato a CAPANNELLE**  
Ippodromo Capannelle Via Appia 1245 (uscita 23 G.R.A. dir.centro)



**XXVII edizione**  
By Miti&Motori

**Un mare di ricambi Auto moto e accessori d'epoca e militare**



**UNA ROSA A NUVOLARI**

Regolarità a nome codice su strade aperte al traffico, a cura del club Tusculum Auto Storiche, in collaborazione con Miti&Motori. La partecipazione è riservata ad auto sportive e sidecars costruiti fino al 1970. Partenza a cronometro ore 10.30 dalla mostrascambio "Il Meglio di MillenniumM", Ippodromo Capannelle, via Appia 1245. Arrivo all'EUR, omaggio floreale alla statua di Nuvolari. Ritorno a Capannelle, pranzo e premiazione.

Info e Prenotazioni Regolarità:  
Tusculum Auto Storiche info@tasclub.it

**PRENOTAZIONE ALBERGHI AGENZIA PUNTO NEL MONDO**  
tel. 06.21808000 fax 06.21808005  
info@puntoneimondo.it

Arte Associazioni Srl  
Via Salaria 21 - 00137 Roma  
Tel. 06.80962211 Fax. 06.80962212

**PortaPortese**  
INSEZIONI - ROTOTER - GRATIE

**EM 75 MILITARY**

**La più grande MostraScambio del Centrosud nel più grande Ippodromo d'Italia**  
Info: 328.7867721 333.6175244 [www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.it)

**FULVIA COUPÉ II SERIE**, 1974, bianco Saratoga, buone condizioni, motore, carrozzeria, bollata, gomme nuove, niente ruggine nei fondi, targhe nere, pronta uso, visibile a Catania, € 7000

3476816273

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3**, 1967, bianco saratoga, interni neri, conservata, in condizioni pari al nuovo, telefonare ore pasti, € 10.500, visibile a Catania,



095310794

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1600 HF FANALONE**, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata ASI, targa oro, disponibile per qualsiasi prova, visibile a Milano, Trattativa riservata,

026193058

**FULVIA GT BERLINA**, 1969, grigio vinovo, meccanica in ordine, interni buoni, completa e originale, da sistemare di carrozzeria; € 1.500, visibile a Roma,

065088635

**FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO**, 1967, rosso San Siro, modello Daytona, una delle 40 preparate negli anni '70, per competizioni; prezzo dopo visione,

0575592056

**K COUPÉ 16V**, 1986, blu, uniproprietario, 90.000 km tagliandati, iscritta RSL e assicurata storica, bellissima, distribuzione fatta, full optional, € 2.250

3920845300

**MONTECARLO SPIDER**, 1976, argento, due proprietari, ottima, astenersi perditempo

347630436

**THEMA TURBO 2.1 E**, 1986, bronzo, interni alcantara, clima, originale, abs, come nuova, pochi km, libro uso manutenzione, se interessa trattativa dopo visione, visibile a Limbiate (MI),

3398560781

**ZAGATO GTE**, quasi completa, da gran restauro, visibile a Perugia,

3479396703

**LAND ROVER**

**110 TD SW COUNTY**, 1989, azzurro, conservato, 9 posti, numerosi lavori eseguiti, visibile a Treviso, € 10.500

3282488409

**88 SERIE II A FFR**, 1966, verde, restauro totale, in ogni sua parte, Asi, targa oro, guida a sinistra, benzina, visibile a Torino; € 18.000, visibile a Torino,

0119840215

**RANGE ROVER**, 1983, verde inglese, Asi, gpl, aria condizionata, gancio, passaggio agevolato, bello di interni ed esterni, motore buono; € 5.000, visibile a Faenza,

3475840882

**LOLA**

**T320**, 1973, bianco, super Vee-hewland, perfetta, anche permuta, € 20.000, visibile a Brescia,

3484796030

**LOTUS**

**ELAN 1.6 SE TURBO**, 1991, rosso, interni in pelle, solo 27.500 km, vendesi per inutilizzo, quasi come nuova; € 15.000, visibile a Pavia,

0382472279

**ELAN S3 SPIDER**, 1969, giallo, vernice, capote, ruote nuove, attestato Asi, bella, da usare; si valutano permute parziali; € 25.000, visibile a Rimini,

3382634301

**MASERATI**

**BITURBO 420I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**BITURBO SPIDER**, 1988, blu, condizioni eccellenti, € 16.000, visibile a Brescia,

3484796030

**MERAK GT 2000**, 1979, argento metallizzato, ottime condizioni, bollo ridotto, sempre garage, visibile a Bologna, € 19.300

3683999017

**MERCEDES**

**200 T**, 1981, bianco, restaurata, interno blu, 7 posti, tetto apribile, motore con km 5.000, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**230 SL «PAGODA»**, 1966, da restaurare, cambio manuale, tetto rigido e cappottina in tela, visita il sito, € 22.500, www.liviodivotto.com



3398959948 LIVIO

**230 SL «PAGODA»**, 1967, rosso, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**4.5 MOD 6.9**, 1977, versione molto rara, da rivedere, ottimo prezzo

3932433623

**MG**

**A 1500 ROADSTER**, 1956, eleggibile Mille Miglia, con motore originale e cerchi a raggi, vettura da restaurare, completa e funzionante, visita il sito, € 14.500, www.liviodivotto.com



3398959948

**FIERA DI FORLÌ**

# OLD TIME SHOW

**AUTO E MOTO D'EPOCA**

**11ª EDIZIONE**

**8-9 marzo 2014**

presenta

## 11ª MOSTRA-MUSEO

UNICA IN ITALIA

"L'eleganza e la sportività di Lancia"

"Le più belle Moto Morini"

[www.oldtimeshow.it](http://www.oldtimeshow.it)

FIERA DI FORLÌ: Via Punta di Ferro, 2 - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511 - info@oldtimeshow.it

# LO SPECIALISTA DEI PEZZI DI RICAMBIO PER MERCEDES W123, W124, W126, W201, R/C107 E R129

Revisione  
Ricambi

Ricambi  
Usati

Ricambi  
Nuovi

Componenti  
Revisionati

Parti Elettriche  
ed Elettroniche

**VISITACI  
ON-LINE**



**T +49 7151 - 99439 - 0**  
**[www.carus-parts.de](http://www.carus-parts.de)**

Sul nuovo sito anche in Inglese

■ **A 1600 SPIDER**, 1960, rosso, restauro totale, da concorso, con documentazione fotografica, cerchi a raggi, hardtop, bellissima, visibile a Milano Nord,

3387258514

■ **A 1600 SPYDER**, rosso-beige, auto restaurata professionalmente, book fotografico, da vetrina, ruote a raggi, Asi, targa oro; € 32.000, visibile a Roma,

335299435

■ **A ROADSTER**, 1959, avorio, vendesi per inutilizzo, bellissima, in condizioni eccellenti; € 27.000, visibile a Brescia,

3395893006

■ **A SPIDER**, 1960, rosso, 1600 cc, restauro totale, da concorso, con documentazione fotografica, cerchi a raggi, hard top, portapacchi cromato, visibile a Milano nord, € 34.000

3387258514

■ **A 1600**, 1960, english white, tutta restaurata, manca interno e un pò di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **B ROADSTER**, 1971, guida a sinistra, restauro appena terminato, meccanica revisionata, targata, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **PA ROADSTER**, 1934, bianco, restaurata, ottima, interno marrone, guida destra, ruote a raggi, Asi, Csaì, targata, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **TA**, 1937, avorio, auto ben conservata, perfetta, motore potenziato, documentato, iscritta Asi, documenti inglesi d'origine, raggi rossi, molto bella, sotto prezzo; € 30.000, visibile a Siracusa,

3392429719

■ **TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **YA**, 1949, prodotta in pochi esemplari, marciante, ma da curare di estetica, targata ed Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

**MINI**

■ **BERLINA**, 1991, verde, km 39.000, collaudata, ottimo stato, tetto apribile, visibile a Genova, € 4000

3298544567

**MORGAN**

■ **4/4**, 1980, 2 posti, guida a sinistra, 1600 Ford, raggi, portapacchi, weather equipment completo, targata, Asi, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **4/4 1500CC**, 1965, a due posti, completamente restaurata nel 2003, meccanica completamente rivista, pronta all'uso, volante in legno, portapacchi, parabrezza abbattibile, cerchi in lega, servosterzo, ecc., visita il sito. € 29.000, www.livioolivotto.com



3398959948

■ **4/4 1600 TC**, 1984, 4 posti, guida a sinistra, raggi, capote, finestrini tonneau cover, pronta all'uso, targata, info@nervesauto.com



3358262808 - 0422779222

■ **PLUS 8**, 1984, motore Rover 3500 cc, ottima di tutto, carrozzeria in alluminio, portapacchi, volante e cruscotto in legno, molto bella dentro e fuori, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948

**MORRIS**

■ **MAJOR 1800 CC**, 1933, 4 marce, quattro porte Saloon, tetto apribile, restaurata di recente, targata ed Asi, info@nervesauto.com

CENTINA SCORREVOLE



**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.classicbyolmi.it  
e-mail: classicbyolmi@alice.it

**INTERNI AUTO MAIELI**  
RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.  
**MAIELI**  
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
Tel.: 0376 - 695105  
Fax: 0376 - 695300  
e-mail: maieli@inwind.it  
www.interniautomaieli.com

Auto d'epoca Cacciani  
Restauri da batter le mani  
  
RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA PERFEZIONE  
CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153  
www.restauroautodepoca.it

**F.lli DEMINICI**  
Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornegliana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/6868718 - 0336/669363  
  
**Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955**  
SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE  
www.deminici.it  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

**MAC RESTAURI**  
CITROËN D'EPOCA  
0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 www.macrestauri.com

**Paolini**  
www.paolini.it  
Tel. 071 6620010  
  
**Interni d'Autore**  
new & old cars

**RADAR**  
  
• Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni  
• Equilibratore 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

**nanni** BOLOGNA  
Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
Fax 051/969855  
  
www.fiat500sport.com  
RICAMBI E ACCESSORI SPORTIVE CORSA PER  
Fiat 500 D/F/L/R - 126  
ABARTH 595/695  
GIANNINI 500/590/650

**IMMATRICOLAZIONI AUTO INGLESE E AMERICANE (d'Epoca e Moderne)**  
• ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)  
• CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET  
• ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI  
• REMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE  
• CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE  
**AGENZIA "A.C.S."**  
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
Tel.: (+39) 035/23.30.77  
Fax: (+39) 035/24.04.41  
www.acs-bergamo.it  
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

  
Enrico C. Alvisi  
Auto d'epoca e di prestigio  
**CLASSICMOTOR**  




R.Royce S.Shadow II Rossa 1980 stupenda e unica! tagliandi. €17500



R.Royce S.Shadow II 1977, 1 padrone, da concorso, interno velluto. €20000



Rolls Royce S.Shadow tanti modelli e versioni, tutte bellissime, colori unid.



R.Royce S.Spur 1982, guida sinistra, italiana, stupenda, verde met. €19000



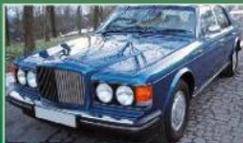
R.Royce S.Spirit II ASI, Active Ride. Tutti i tagliandi, serie II favolosa. €16990



R.Royce S.Spur II ASI, bar e telefono posteriore. Unica, serie II active ride. €18500



Bentley T1 telaio 1075 primo mese di produzione, stupenda e originale. €18500



Bentley Turbo R iniezione 1987, ASI, bellissima, lagoon blue. €15000



Mercedes 600 SEL 1992, targa PV, libro tagliandi, stupend come nuova. €10500



L. Rover Def. 3.5 V8 TELIONATO '92, Inglese, verricello nuovo, spettacolare. €1680

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



3358262808 - 0422779222

**TRAVELLER**, 1970, bianco, revisione 01/2015, freni nuovi, ricambi, da rivedere la carrozzeria, legni restaurati, visibile a Bergamo, € 5.500

3383168699

**TRAVELLER 1300**, 1973, yellow gold, condizioni originali, da 34 anni stesso proprietario, gancio traino, revisionata, ricambi, € 3.500, visibile a Firenze.



3339860345

**OPEL**

**1.9 GT/E GRUPPO 2 RALLY**, 1976, giallo, rally storici, ex ufficiale Commero, 2 motori/gomme, cerchi, ricambi, completamente rialzata, aggiornata 2013, visibile a Firenze, € 45.000

337671834

**PEUGEOT**

■ **304 S CABRIO**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**PORSCHE**

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600cc, fendinebbia,

[www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**356 B T6 S90**, 1963, da restauro, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **356 PRE A COUPÉ**, 1954, panna, interni pelle rossa, restauro totale, da concorso, come nuova, velocissima, qualsiasi prova, visibile a Modena,

3387258514

**911 COUPEÉ 3.2**, 1987, grigio scuro, Asi, originale, ottime condizioni, 3200 cc, 231cv, cambio G50, km 108.000, aria condizionata, tetto apribile, interni pelle, sedili elettrici, € 31.500, [mart.356@gmail.com](mailto:mart.356@gmail.com), visibile a Viterbo,

3477443740

**911 E 2200CC**, 1969, bianco, conservata, in ottimo stato, vendo a collezionista o privato intenditore, telefonare ore serali



3494977040

**911 SC 3.0**, 1983, nero, molto bella, restauro documentato totale, valuto permuta, no perditempo, da privato, visibile a Brescia, € 24.800

3357071743

**911 SC F911 CARRERA CABRIO**, 1989, bianco, originale, mai incidentata, 120.000 km reali, telaio WP0ZZ91ZGS152051, capote nera, prezzo non trattabile; € 25.000, visibile a Inzagio,

3355951744

**912**, 1965, verde Irlanda, tre strumenti, matching numbers, ottimo, da amatore

3932433623

**924 2.0**, 1984, grigio scuro metallizzato, tetto apribile/asportabile, carrozzeria, interni, motore e gomme nuove, astenersi per di tempo, visibile a Novara, € 3.900

3483026631

**CARRERA 3200**, 1984, nero, auto molto bella, tetto elettrico, aria condizionata, Asi, km 88.000, no libro tagliandi, visibile a Padova, € 25.000

3386322383

**RENAULT**

**5 L**, 1976, unico proprietario, Asi, cambio sul cruscotto, rarissima; € 4.900, visibile a Reggio Emilia,

335330790

**ROLLS ROYCE**

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

**SAAB**

**900 TURBO**, 1984, blu, I serie, funzionante, otto valvole, documenti regolari, facile restauro, collaudata, no ruggine. Telefonare dopo ore 21, visibile a Bergamo, € 1.800

035400466

**TRIUMPH**

■ **SPITFIRE MK IV**, 1974, verde, 1300cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, Asi Oro, tonneau, copricapote, radio, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**SPITFIRE MK3**, 1968, verde, targhe originali, targa oro, meccanica Ducati, cerchi a raggi, ottima, visibile a Lucca, € 14.000

3487343268

■ **STAG**, 1972, motore 3 litri, cambio automatico, con capote e tetto rigido, da curare, € 5800, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

■ **TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordò, capote beige, ruote raggi iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **TR3**, 1955, British racing green, bocca stretta, restauro maniacale 2010, solo 600 miglia percorse, targata, € 49.900, visibile a Russi,

3355993826

■ **TR3 A**, 1960, rosso, restauro totale 2011, perfetta, motore con km 100, interno nero, capote bianca, tonneau, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**TVR**

■ **CHIMERA**, 1993, 4300cc, 2 posti, con tetto in tessuto scomponibile, ottime condizioni, targata, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

**VOLKSWAGEN**

**GOLF RALLYE G60**, 1990, rosso tornado, auto stupendamente conservata, targhe e documenti originali, unico proprietario, 81.000 km, tagliandi; € 12.850, visibile a Bareggio,

029028795

**MAGGIOLINO**, 1963, panna, 6V, splendide condizioni, unico proprietario, targhe originali, revisionato, Asi, da vetrina, € 9500, visibile a Trento,



3479072366

■ **MAGGIOLONE 1200**, 1973, bello di carrozzeria, sano, fondi, pedane e cielo sostituiti, gommata a nuovo, € 5.000, [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com)



3358262808 - 0422779222

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più pulmino Transporter 9 posti, con documenti

3389369456

■ **MAGGIOLONE CABRIO**, 1971, bianco, interni neri, restaurato professionalmente, poco utilizzo, molto bello, qualsiasi prova, € 13.000, visibile a Milano Nord,

3387258514

**MAGGIOLONE KARMANN CABRIOLET**, 1977, bordeaux, stupendo, km 21.000 reali, Asi, accessorio, valuto seria permuta, visibile a Genova, € 15.000

3355604632

**MAGGIOLONE VETRO PIATTO**, 1972, azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni interno/esterno, ottima meccanica, targhe originali, km 74.000, visibile a Caselleto, € 5.500

3392249401

**TYP 183 ILTIS**, 1980, celeste, omologata Asi, rarissima, versione civile, ottime condizioni originali, 40.000 km; prezzo da concordare, visibile a Cagliari,

3398105167

**VOLVO**

**480 S**, 1993, bianco, iscritta Asi, inurtata, aria condizionata, tutta originale, tagliandi concessionario Volvo, revisione 02/2013, sempre in box, interni stoffa/pelle, € 5.000, visibile a Torino,



3334803755

**VENDO MOTO**

**AERMACCHI**

**CIGNO 125**, 1954, due tempi, restauro totale, documenti ok, iscritta Fmi, € 5000 trattabili, visibile a Vicenza,



3895309809

# S.M.S. battilastra

- Sabbatura e pulizia di tutta la carrozzeria.
- Ricostruzione parziale o completa di lamierati.
- Laminatura di carrozzerie classiche e alluminio.
- Collaborazione per restauri completi.
- Ricupero ricambi di carrozzeria.
- Valutazione stato di conservazione mezzi storici.
- Documentazione e garanzia totale del restauro.

**SPECIALIZZATO NEL RESTAURO  
DI AUTO E MOTO D'EPOCA**

**S.M.S. di Moni Massimo**

Via Stroppata n°78b Alfossine (RA) tel 335 395946

[www.sms-italy.eu](http://www.sms-italy.eu)

e-mail: info@sms-italy.eu

## 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](http://www.cromaturabon.com)  
commerciale@cromaturabon.com

## N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola

**VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6**

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)

Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838

[www.citroen2cvservice.it](http://www.citroen2cvservice.it) - [info@citroen2cvservice.it](mailto:info@citroen2cvservice.it)



CITROËN



## TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna  
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
<http://www.ricambi jeep.com> - e-mail: [turi@ricambi jeep.com](mailto:turi@ricambi jeep.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

## EPOCAMANIA

Spedizioni in contrassegno

di Canducci Alberto S.r.l.

**RICAMBI AUTO D'EPOCA BERLINE E SPORTIVE  
ALFA ROMEO - FIAT - LANCIA - FERRARI - MASERATI**

Via Ronchi, 891 - 47822 Santarcangelo (RN) - Tel. 0541.625195  
Fax 0541.622180 - Cell. 335.344104 - E-mail: [info@epocamania.com](mailto:info@epocamania.com)

AUTORICAMBI

**SASSI**

Web: <http://www.autoricambisassi.com>  
E-mail: [ssaiauto@autoricambisassi.com](mailto:ssaiauto@autoricambisassi.com)

RICAMBI PER CARROZZERIE  
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:  
LAMIERATI, PARAUENTI, SCRITTE,  
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,  
FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

## Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)  
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052



2CV PALACE srl  
Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERIO (MI)

cell. 347/5236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: [2cypalace@live.it](mailto:2cypalace@live.it)

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,  
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate  
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80'

## STUDIO NICOLINI BRUNO SNC



Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: [nicolini@sermeta.it](mailto:nicolini@sermeta.it)

Pratiche automobilistiche ad elevato  
grado di difficoltà

## Pizzarelli Fausto

RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER L'AT 500 e 600 INTERNI  
COMPLETI - CAROTTE PEDANE ecc.  
SILANMI - SCRITTE PER AUTO D'EPOCA  
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 891135  
Portatile (0337) 569941

## RICAMBI ROSSOCORSA

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

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

Walter Bertolla mobile +393406502690



# 25-26

GENNAIO 2014

# FERRARAFIERE

SABATO 9:00-18:00

DOMENICA 9:00-17:00

## XXI° MOSTRA MERCATO

AUTO MOTO E BICI  
RICAMBI E MODELLISMO

FESTEGGEREMO I 50 ANNI DELLA

# 80 FIAT

FESTEGGEREMO I 60 ANNI DELLA

# MOTO NEGRINI

tel +39

**0425 074089**

PER ESPORRE E OBBLIGATORIA LA PRENOTAZIONE



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

**BENELLI**

**LEONCINO**, 1959, rosso, 4T Sport, cascata ingranaggi, restauro totale, documenti ok, targa originale, Asi, € 8.500 non trattabili, visibile a Vicenza,



3895309809

**BIANCHI**

**DOLOMITI 250**, 1947, nero, restauro completo, documenti ok, Asi Targa Oro, € 10.500, visibile a Vicenza,



3895309809

**BMW**

**R50/5**, 1973, azzurro metallizzato, moto perfettamente conservata, 38.500 km, gomme nuovi, marmitta nuove, Asi, paramotore, frizione nuova; € 8.500, visibile a Bergamo,

3281883528

**R80 RT**, 1983, blu, ben tenuta, manutenzione regolare, omologata FMI, gomme nuove Metzeler, revisionata, appena tagliandata, € 2.600

337600568

**CIMATTI**

**SAGITTARIO**, 1974, blu, restaurato, all'estremo sportivo; € 1.300, visibile a Mestre,

3496443916

**DUCATI**

**750 SUPER SPORT**, 1997, rosso, moto da vetrina, ultima a faro quadro, revisionata fino al 2015, gommata e tagliandata; € 3.500, visibile a Modena,

3357366806

**HARLEY DAVIDSON**

**WLA**, 1942, verde militare, restauro di altissimo livello, moto da museo, km 0, € 18.000 trattabili, visibile a Bergamo,



3334674324

**HONDA**

**CB 500**, 1976, verde/marrone, ottime condizioni, portapacchi, visibile a Pescara, € 2.500

337511110

**CB 500 FOUR K3**, 1977, azzurro nero, targa oro, Asi, ottime condizioni; più 500 Four K2, ottime condizioni, gomme e strumentazioni nuove; € 6.000

3881936066

**CBX 6 CILINDRI**, 1978, rosso metallizzato, Asi, bellissima, 22.000 km, restaurata, vendesi per problemi familiari, prezzo intrattabile; € 11.000, visibile a Pavia,

3483053212

**GOLD WING 1100**, 1983, antracite scuro, assicurato, d'epoca, ciclistica e meccanica in ottime condizioni; € 4.100, visibile a Palermo,

3477741332

**INNOCENTI**

**LAMBRETTA 125 B**, 1949, oro metallizzato, iscritta FMI Targa Oro, originale, mantenuta con accessori d'epoca, € 4900



3358439334

**KAWASAKI**

**ZX 600 A**, 1986, rosso/bianco, iscritta Asi, con documenti in ordine, € 700

3881936066

**MONDIAL**

**125 REGOLARITA'**, 1976, arancio, conservata, funzionante, ottimo stato, immatricolabile Asi o FMI, visibile a Grosseto, € 1.600

3290454819

**MORINI**

**CORSARINO**, 1969, rosso, restaurato, ottime condizioni, funzionante, documenti originali, sella e manubrio sportivi; € 2.200, visibile a Mestre,

3496443916

**CORSARINO ZT**, 1969, rosso, restaurato, funzionante, documenti originali, sella e manubrio sportivi; € 2.200, visibile a Mestre,

3496443916

**MOTO GUZZI**

**250 PE**, 1938, amaranto, restauro completo, documenti ok, Fmi, Targa Oro, € 10.000, visibile a Vicenza,



3895309809

**BRESCIACAR**  
AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito [www.bresciacar.it](http://www.bresciacar.it)

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com  
Tel: 030 - 2140910

**ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA**

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



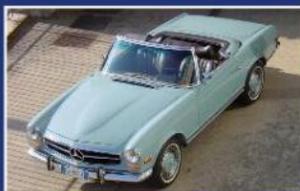
Fiat Dino spider 2000, 1968



Alfa Romeo berlina 1800 prima serie, 1973



Alfasud L 5 marce del 1976, 28.000 Km, prima vernice



Mercedes 280 SL del 1969, automatica, A/C



Mercedes 190 SL del 1959, italiana da sempre



Jaguar E Coupé 2 posti del 1969



Jaguar MK X 4200 del 1966, unico proprietario



BMW R69S, italiana da sempre, conservata, splendida.



Austin Healey 100/6 BN4 del 1957



Renault 4 CV del 1958



**Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati**



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1956. Iscrivibile 1000 miglia. Una delle prime prodotte. Telaio B24S-1259. Matching Numbers. ASI Targa Oro. Vettura in restauro totale di carrozzeria, meccanica, selleria e cromature da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia. **ECCLSA**



ANCIA AURELIA B20 GT 2<sup>a</sup> SERIE, 02/1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe originali (PA 18...), doc. e doppie chiavi originali. Uso e manutenzione originale. Matching Numbers. **SCRITTA ASI. RESTAURO MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



FERRARI 308 GTS, 01/1982. Interni in pelle, cruscotto e moquette rosso Cartier. Targhe (BG 85...), doc. e doppie chiavi originali. Uso e manutenzione originale. Importante manutenzione eseguita da Service Ferrari, tagliando completo, cinghia di distribuzione, pompa acqua nuovi. **ISCRITTA ASI. SUPERPREZZO.**



JAGUAR XK 120 3.4L H.D. O.T.S. ASI TARGA ORO massimi livelli, 09/1951. Interni in pelle conolly suede green. 4.535 Km dal restauro. Matching Numbers. Iscrivibile 1000 Miglia. Disponibili certificati d'origine e produzione Jaguar. Restauro totale ed altamente professionale da artigiani altamente specializzati in Jaguar. **RARISSIMA, PERFETTA**



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 01/1965. Interni in pelle nera. Uso e manutenzione originale, doppie chiavi originali. Seconda vettura prodotta, telaio 2002. Matching Numbers. Omologata ASI 3<sup>o</sup> grado targa oro. **VETTURA RESTAURATA TOTALMENTE IN MODO MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE. RARISSIMA.**



A.R. 1600 JUNIOR ZAGATO TIPO 115.24, 12/1972. Interni in Telafo Sky nero, Portellone posteriore elettrico. Perfettamente conservata in condizioni immacolate. Targhe originali (TV 41...), Matching Numbers. Iscritta Registro Storico Zagato Car Club. **MANIACALE**



A.R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967. Interni in sky panna. Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. **OMOLOGATA ASI 3<sup>o</sup> GRADO TARGA ORO AL MASSIMI LIVELLI**



A.R. SPIDER 2.0 E. IV SERIE, 05/1992, Km. 71.322 originali. Autoradio con antenna elettrica, Capote nera, Interni in pelle e alcantara nera. Un solo precedente proprietario. **Perfettamente conservata. COME NUOVA**



SINGER NINE SPORTS TOURER, 01/1934. Meccanica revisionata da Claudio Maglioli, ASI targa oro. Vettura per oltre 30 anni appartenuta alla stessa famiglia. Vettura ideale per manifestazioni importanti di regolarità in quanto catalogata con coefficiente bassissimo. **RARISSIMA**



PININFARINA SPIDER EUROPA, 01/1983, Km. 53.811. Alzacristalli elettrici, Interni in SKY nero. Documenti originali. Italiana da sempre. **ISCRITTA ASI. ECCLSA UNICA.**



FERRARI 456GT, 01/1994, Km. 73.779. Climatizzatore, Autoradio CD + Caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, Interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURATA IN MODO MANIACALE**



M.B. 190 CARBURATORI, 12/1989. Antifurto meccanico MED a chiave elettronica, bracciolo anteriore, cerchi in lega leggera, Interni in tessuto nero, tagliandi Mercedes. Targhe, documenti e doppie chiavi originali. **COME NUOVA. ECCLSA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV FALDACH, 01/1954. Autoradio AM/FM, Tetto Apribile, Interno tessuto Beige. Doppie chiavi. Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE**



FIAT 600 D 100 D "750 CAPRERA" 1<sup>a</sup>SERIE PORTE CONTROVENTO, 07/1963. Vettura conservata, Targhe e documenti originali (NO 08...), doppie chiavi originali. Un solo precedente proprietario. **SUPERPREZZO**



A.R. ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1<sup>a</sup>SERIE, 06/1973. Aria condizionata. Targhe (CT 32...), documenti e uso e manutenzione originali. Una delle primissime prodotte. Dotata di calottine cerchi ruote con marchio AR in rilievo. **PERFETTA, COME NUOVA**



LANCIA FULVIA 2C 1<sup>a</sup>SERIE TIPO 818.100, 07/1966. Interni sky nero. Targhe (MI), documenti, doppie chiavi e uso e manutenzione originali. Matching Numbers. **CONSERVATISSIMA, COME NUOVA**



M.B. 380 SEW126, 03/1981. Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30. Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico. Uso e manutenzione, service e doppie chiavi originali. **ISCRITTA AWS. PERFETTA**



BMW 2002 TI FARI POSTERIORI TONDI, 03/1973. Autoradio GRUNDING, Interni in similpelle e stoffa blu, Targhe e documenti originali (CO). Restauro totale e maniacale. **SUPERPREZZO**



MASERATI BITURBO 1<sup>a</sup>SERIE CARBURATORI, 01/1982. Una delle prima 350 prodotte, telaio n. 100323, targhe originali (PG 42...), documenti e doppie chiavi originali, manutenzione documentata, distribuzione nuova. **ISCRITTA ASI. PERFETTA**



A.R. GIULIETTA 1.3 1<sup>a</sup>SERIE, 08/1979, Km. 107.790. Interni in panno alla romeo marrone testa di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO 1<sup>a</sup>SERIE, 06/1981. SUPERPREZZO**



FIAT 1100 103E "OMOLOGATA ASI", 03/1957. Un solo proprietario. Fondinebbia Marshall originali. Pannelli Blu avio. Laminati Interni. Matching Numbers. **OMOLOGATA ASI. ECCLSA**



A.R. GIULIETTA L 1.3 2<sup>a</sup>SERIE, 08/1982, Km. 74.923. Rosso veneziano. Targhe (BG) originali. Documenti e uso manutenzione originali. **ISCRITTA ASI. SUPERPREZZO**



A.R. 75 1.8i TURBO TIPO 162B1C 1<sup>a</sup>SERIE, 07/1986. Tagliandi ufficiali Alfa Romeo. Frizione nuova. Targhe (MS), documenti e doppie chiavi originali. **ULTRA PERFETTA. ISCRITTA RIAR**



A.R. ALFETTA 1800 TPO 116.08 1<sup>a</sup>SERIE, 12/1973, Km. 76.473. Targhe (TO K...), documenti originali. Uso e manutenzione, libro dei tagliandi e chiavi originali. La più originale in vendita. **ISCRITTA ASI. COME NUOVA**



A.R. 33 RED 1.3 86CV, 10/1989. Targhe (BG), documenti, doppie chiavi, libretto service e libretto dei servizi assistenziali originali. **SUPERPREZZO**

• BMW 315 E21, anno 1981. Targhe (TO) e documenti originali. Matching Numbers. **ISCRITTA ASI.**

**850 VR T5P**, 1986, originale polizia, iscritto Asi, revisione targhe e documenti civili, tutto regolare, uso quotidiano; prezzo da concordare;  
3389144434

**LE MANS 3**, 1982, rosso, conservata, ottima in ogni parte, vendo per inutilizzo, visibile a Livorno, € 5000  
3479375856

**MV AGUSTA**

**175 MOTOCARRO**, 1955, nero-rosso-grigio, restauro funzionante, motore 4 tempi, mono albero, retromarcia, targa originale, iscritto Asi; prezzo da concordare, visibile a Arquatas,  
3474286328

**MOTOCARRO 175 MONOALBERO**, 1955, rosso, nero e grigio, ottime condizioni, 4 marce + rm, moto + cassone senza cabina, 3 ruote, portata kg 350, iscritta ASI, rarissimo, visibile a Arquata (AL), Tratt. ris.  
3474286328

**NORTON**

**COMMANDO ROADSTER**, 1971, nero/oro, restaurata, bellissima, ASI, visibile a Poviglio,  
3497363881

**PIAGGIO**

**CIAO**, 1985, blu, senza documenti, prezzo non trattabile, visibile a Torino, € 180  
3388777422

**SI**, 1979, grigio metallizzato, conservato, originale, come nuovo, km 1000, ottime condizioni, sella lunga, visibile a Monza, € 400  
3493505937

**VESPA 125**, 1983, verde, targa e libretto originali, documenti in regola, visibile a Genova, € 2700  
3387952430

**VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,  
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, portapacchi anteriore e posteriore, parabrezza ed altri accessori, vendesi per inutilizzo, € 3.500 non trattabili, visibile a Castano Primo (MI),  
3386631707

**ROYAL ENFIELD**

**350 CC**, 1963, nero, da provare, FMI, da amatore, visibile a Brescia,  
3661991552

**SIMONINI**

**125 CONGRANGE**, 1977, blu, perfettamente conservato e funzionante, uniconproprietario, con documenti, targa oro Asi; € 3.000  
3881936066

**SUNBEAM**

**S8**, 1954, metallizzato, 500cc, Asi, perfetta, € 8500, visibile a Brescia,  
3484796030

**VELOSOLEX**

**SOLEX 49**, 1966, bianco, restauro totale, visibile a Parma, € 200  
3483038189

**VENDO VARIE**

**AUTORADIO D'EPOCA**, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo ore 18



3397704801

**BAULE**, per auto d'epoca, cm 90x50x45  
3297460041

**BOX**, 1991, a Milano Via Rossetti, 5 mt x 2.50, custodito, vicino a scala ed ascensore, € 25.000, visibile a MILANO,  
3391471300

**CANDELE CHAMPION**, vari tipi, in blocco o a lotti, invio elenco a richiesta, prezzo cadauna, visibile a Cento (FE), € 0,50  
3487229754

**CATALOGHI**, collezione cataloghi ricambi uso manutenzione dal 1910 al 1969, elenco a richiesta completa o separatamente, anche Jeep varie  
3495021476

**CERCHI BORRANI**, 5 pezzi, misura 13x5,50, completi di mozzi e gallettoni, attacco Fiat, visibile a Bologna,  
3395382578

**CERCHI IN LEGA E FERRO**, Fiat, Mini, Renault, 500 originali, 126, marche OZ, BWA, Momo, Cromodora, in blocco, visibile a Treviso, € 700  
3312294300

**PER ALFA ROMEO**, Giulia Spider 1600, motore da revisionare 1600 codice 00112, filtro aria, cambio, gruppo freno disco, altro materiale  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, GT Bertone, motori, lamierati vari, 13515, 102, 166, 112, 536, 548  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt, Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, hardtop  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulia Gt, impianto iniezione completo Spica;  
3470098800

**PER ALFA ROMEO**, 1970, Giulietta Spider, paraurti anteriore, I e II serie, cerchi da 15; Alfetta 75, cerchi; € 200, visibile in provincia di Como,  
3386269192

**PER ALFA ROMEO**, 1960, Giulietta TI, motore completo, ponte sost., cambio, fanali e plastiche, paraurti, cruscotto e altro  
3337843998

**PER ALFA ROMEO**, GT, Giulietta, Sprint/Spider, 4 cerchi ferro, ideali per gomme da neve; € 150  
3386269192

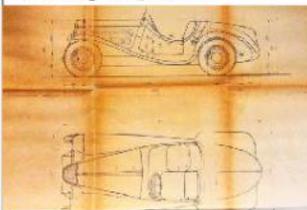
**PER CITROËN**, 1970, Ds e Sm, vendesi ricambi nuovi e usati, lista a richiesta, chiamare nelle ore serali; prezzi vari, visibile a Milano,  
3771836001

**PER CITROËN**, DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, visibili a Milano,  
3474417703

**PER DERIVA**, 1985, bianco-arancio, Flying Junior, barca a vela e carrello stradale, vendesi o permutasi con auto d'epoca, con eventuale conguaglio; € 2.000, visibile a Vicenza,  
3487548865

**PER FERRARI**, collezione Ferrari scala 1:43, se interessati anche libri Ferrari;  
335265587

**PER FIAT**, 508 S Coppa d'Oro, emmeliografie in originale di disegni tecnici, misure cm 60x70 circa, in splendide condizioni, € 350 l'una, possibilità di copie in b/n € 75 l'una, domenico.grassi@libero.it



3358154564

**PER FIAT**, 128 Special 1300, ricambi originali dell'epoca di carrozzeria, meccanica e tappezzeria  
3283787456

**PER FIAT**, 1952-1957, 1400, targa anteriore e posteriore, libretto complementare, punzonatura numeri di telaio per uso collezione, ricambi, visibile a Massa Carrara,  
3384566475

**PER FIAT**, 1955-1957, 600, manuale d'officina completo con foto e dettagli fotocopia, € 25  
3383391744

**PER FIAT**, 1968, cambio, radiatore, pompa acqua nuova; sia in blocco che singolarmente; € 800 trattabili; visibile a Verona,  
3385933759

**PER FIAT**, 1947, Topolino B, targhe anteriori e posteriori con libretto complementare originale, targa Lucca, uso collezione, visibile a Massa,  
3384566475

**PER FIAT 126**, ricambi vari, singolarmente o in blocco, invio fax, prezzo di realizzo  
3291332341

**PER LANCIA**, 1959, Aurelia B12, B125, GT 2500, B20, B205, B24, B245; catalogo ricambi, II serie, € 700;  
3406432652

**PER LANCIA**, 1963, Fulvia Coupé I serie, 1216 cc, volante in mogano, restaurato, ottime condizioni; € 250  
330431411

**PER MASERATI**, Shamal 228-430; Karif, Biturbo, Quattroporte, 4900, Ghibli, 2000; libretti uso e manutenzione,  
3283056562

**PER MOTO GUZZI**, 1949, targhe, libretto originali Milano, documenti Ape Calessino e vari ricambi  
3389369456

**PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

**PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

**PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monoturbo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

**PER PORSCHE**, 912, 914, 356 e 911, motore 914-2000 revisionato  
3406537732

**PER VOLKSWAGEN**, 1967, Maggiolino, cofano posteriore, dinamo, meccanica anteriore e posteriore, contachilometri, specchietto retrovisore, parabrezza, lunotto, vetri posteriori laterali,  
3392827568

**RIVISTE QUATTORRUOTE**, anno 1958 n°3, 4, 6, 10; anno 1959 n°3, 10, 11, e supplemento agosto 1959, nuovo codice e altri, visibili a Roma,  
3388432627

**RIVISTE RUOTECCLASSICHE**, dal 1995 al 2004 con raccoglitori, completa; € 300  
3358099484

**RIVISTE QUATTORRUOTE**, 1984-2002, annate complete  
3381437555

**VARIE**, automodelli anni 60-90 per Dinky, Corgi, Minichamps, BBR; cercasi kit, anche obsoleti, intere collezioni;

022367505

**VARIE**, libro Pininfarina, anno 1968, rarissimo; € 100

3881936066

**VARIE**, pneumatici Michelin, n°3, in ottimo stato, più un Avon, da 16 pollici; possibile spedizione; € 50

3383391744

**VARIE**, blocco motore Gilera VL, due Dinamo autocarri, tipo Fiat 626, molto vecchi, gratis; più altro materiale; visibile a Mantova,

0376819279

**VARIE**, vendesi barca a vela Dufour 40, 12 metri, sei posti letto; si accettano permuta con Mercedes 190 SL o Lancia Aurelia B50; visibile in Toscana,

0302792090

### CHEVROLET

**M 1008**, 1984, verde, 6200 diesel, 8 cilindri, ex Usa armi, Asi, cambio automatico, € 9000, visibile a Torino,



3407954487

### COMPRO AUTO

**AUTO D'EPOCA IMPORTANTE**, permuta parziale con prestigioso appartamento 170 mq nei pressi di Firenze,

3389540573

### FIAT

**CAMPAGNOLA**, ultimo modello, da restaurare, diesel o benzina,

3391361218

### JAGUAR

**E TYPE**, 1961-1964, 3800 Spider, con targhe nere e documenti originali italiani, 3392055773

### LANCIA

3391118827

**DELTA HF 1600 IE TURBO**, 1991-1992, bianco-rosso-grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento in contanti,

3398400771

**FULVIA HF 1600**, 1971-1972-1973, qualsiasi, possibilmente in buone condizioni, zona Triveneto,

3477582916

### MERCEDES

**280 SE**, 1973/1979

3687589127

### ROVER

**P5 B**, 1970-1973, automatica, guida a sinistra, € 10.000, visibile in Italia,

0033611507411

### VOLKSWAGEN

**181 PESCACCIA**, in buone condizioni;

00436605500391

### COMPRO VARIE

**PER ALFA ROMEO**, 75, SZ, RZ, Giulietta Turbo Autodelta, microfiches;

3395799150

PER FARE PUBBLICITÀ SU

**RUOTECCLASSICHE**

▶ TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

▶ OPPURE MANDA UN EMAIL A: [pubblicità@edidomus.it](mailto:pubblicità@edidomus.it)



### RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

**CASINI GERI**, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI),  
tel. 055/4215623, 339/3470923



**GILCO SIATA 750 SPORT**  
ANNO 1949 - TELAIO TUBOLARE  
- COMPRESSORE  
- TARGHE ORIGINALI  
- PER 1000 MIGLIA



**AUSTIN HEALEY 3000 MK I**  
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE



**CHEVROLET CORVETTE C1**  
- ANNO 1961 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - CAMBIO MANUALE



**JAGUAR XK120 CABRIOLET**  
ANNO 1954 - RESTAURATA  
- GUIDA A SINISTRA  
- TARGHE ITALIANE



**JAGUAR MK5 DHC**  
ANNO 1950 - PROVENIENTE DA MUSEO - GUIDA A SINISTRA



**PORSCHE 911 2.4 T/E**  
ANNO 1972 - TAPPO OLIO ESTERNO - MOTORE 911 2.4 S - TARGHE ITALIANE - ASI



**BENTLEY MKVI**  
ANNO 1951 - OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI - MATCHING NUMBERS

**auto classic**

C.so Savona 50/1  
Moncalieri (TO)  
Tel. 011/644119  
Fax 011/644739



**LOTUS EXIGE**  
ANNO 2001 - CONDIZIONI DA MUSEO - EX ARTURO MERZARIO - PRONTA CORSE - TARGATA



**LANCIA DELTA EVOLUZIONE**  
ANNO 1992 - UNICO PROPRIETARIO - 37.000 KM ORIGINALI

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

SIAMO PRESENTI A  
**AUTOMOTORETRO**  
**TORINO 7/8/9 FEBBRAIO**



**ISO RIVOLTA IR 300**  
ANNO 1965 - CONDIZIONI ORIGINALI - TARGHE ORIGINALI



**MGB ROADSTER**  
ANNO 1967 - BUONE CONDIZIONI TARGHE E GUIDA INGLESI



**MUSTANG FASTBACK SHELBY**  
ANNO 1965 - PREPARAZIONE SHELBY 1966 - COMPLETA DA RESTAURARE

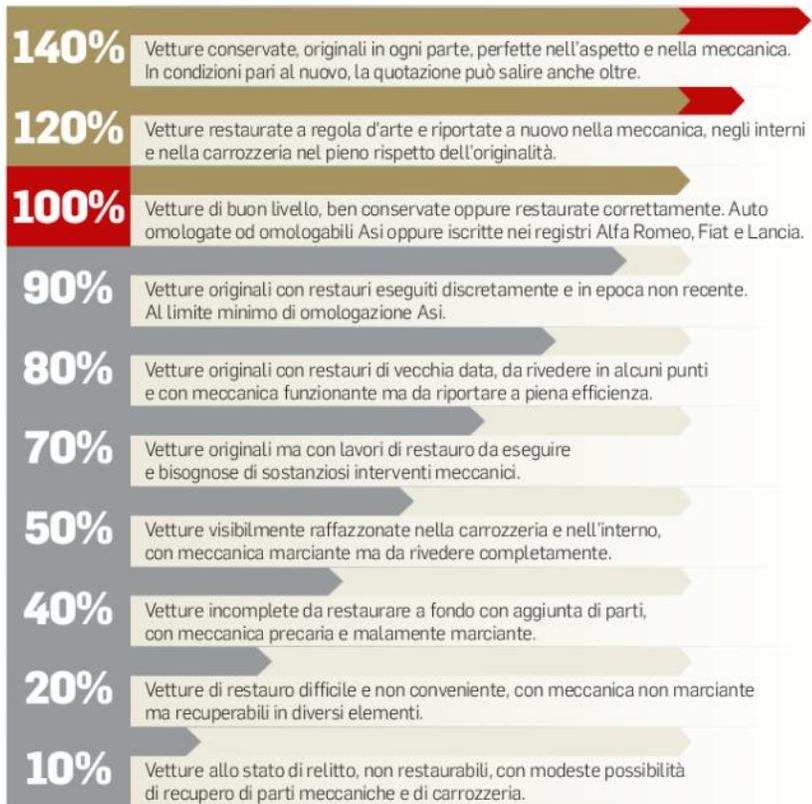


**LOTUS MERCURY**  
ANNO 1962 - IMPORTANTE PALMARES - PRONTA CORSE



**NARDI 750 VIGNALE**  
ANNO 1956 - EX SALONE DI TORINO 1956 - DA RESTAURARE TARGHE ORIGINALI - PER MILLE MIGLIA

# 10 GRADI DI VALORE



## IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

### QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

### GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2003, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & compro", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

I prezzi dei motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

#### valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ABARTH ITALIA</b>				<b>1000 BERLINA CORSA</b>				<b>ACM ITALIA</b>				<b>6C 2500 SUPER SPORT</b>			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-43	150.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1965-67	32.000	6C 2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE	2443	1946-50	65.000	6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	100.000
595	594	1963-71	18.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000	6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	350.000	6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	1900	1884	1950-54	22.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	1900 TI SUPER	1975	1954-59	22.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
695 SS	690	1964-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	35.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	65.000	1900 SS	1975	1954-55	85.000
750 BERLINA	747	1955-61	18.000	<b>AC GRAN BRETAGNA</b>				<b>ACMA FRANCIA</b>				<b>1900 SS (MODELLO 1956)</b>			
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	45.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	25.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	AR 51 «MATTÀ»	1884	1951-53	18.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	30.000	ALFA ROMEO ITALIA				DAUPHINE	845	1960-64	3.500
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	GULJETTA II SERIE	1290	1961-63	10.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	RM N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	GULJETTA III SERIE	1290	1957-59	14.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	GULJETTA III SERIE	1290	1959-61	13.000
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	350.000	GULJETTA III SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	350.000	GULJETTA III SERIE	1290	1959-61	14.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 427	6997	1964-68	450.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	GULJETTA III SERIE	1290	1959-61	13.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	100.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	GULJETTA III SERIE	1290	1961-65	12.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6889	1967-73	40.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	GULJETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GULJETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	SUPERLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	6C 2300	2306	1932-34	1.500.000	GULJETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000					6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000				
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000					6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000				
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000					6C 2300 PESCARA/A/B PESCARA	2309	1934-37	250.000				
								6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000				
								8C 2900A	2905	1936	1.500.000				
								8C 2900B	2905	1937-39	2.500.000				
								8C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000				
								8C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GILLETTA S.V. I SERIE «COMFORT»	1290	1958	32.000	ALFETTA 2000L	1962	1978-81	5.000	GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003	3.000	TC DROP HEAD	2993	1954-56	40.000
GILLETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000	ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1961	5.500	GTV I SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	4.000	TD BERLINA	2993	1958-63	30.000
1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000	ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	3.500	SPIDER 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	3.000	TD DROP HEAD	2993	1958-63	40.000
GILLETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000	ALFETTA 2.0	1962	1982-84	4.000	SPIDER 2.0 V6 TURBO/3.0 V6 V6 24V	1996-2069	1995-02	3.500	TE BERLINA	2993	1963-65	30.000
GILLETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	4.500	SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003	3.500	TE DROP HEAD	2993	1963-65	40.000
GILLETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	6.000	SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003	4.000	TF BERLINA	2993	1965-67	30.000
GILLETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	40.000	ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	2.500	SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	5.000	TF DROP HEAD	2993	1965-67	40.000
GILLETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	37.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2.500	145 1.3/1.6	1351-1596	1994	1.000	<b>AMPHICAR GERMANIA</b>			
GILLETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	145 1.7/1.6V	1712	1994	1.500	770	1147	1961-65	15.000
GILLETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	45.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	6.500	145 1.9 TD	1929	1994	1.000	<b>ANSALDO ITALIA</b>			
GILLETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	42.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	146 1.3/1.6	1351-1596	1994	1.000	4C TORPEDO	1847	1923-26	35.000
GILLETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 1.7/1.6V	1712	1994	1.500	4F TORPEDO	1847	1926-28	35.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	146 TI 2.0 T SPARK	1970	1995-99	2.000	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	146 1.9 TD	1929	1994	1.000	<b>ARMSTRONG SIDDELEY</b>			
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	32.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRX	1962	1981-82	7.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	<b>GRAN BRETAGNA</b>			
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	30	4960	1919-32	35.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	350.000	GILLETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1351-1962	1977-85	2.500	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	GILLETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	GILLETTA TURBODIESEL	1962	1980-84	3.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	GILLETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	20	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ALFA 6 20	1997	1983-86	4.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	SPECIAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.900	ALFA 6 25 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA SUPER	1570	1965-72	8.000	ALFA 6 25 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	12 / 14	1866	1936-37	18.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	ARNA L/S/LI / TI	1186-1490	1984-86	1.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	16-SIX	1990	1939	20.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	20	2783	1938	25.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	1.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.3 S/L 7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	<b>ALPINA-BMW GERMANIA</b>							
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B3 3.3 COUPE	3300	2000-03	7.500	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000	B3 3.3 COUPE	3300	2000-03	7.500	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1290	1971-76	9.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	1.000	B10 4.8 V6 BERLINA/TOURING	4937	2002	10.000	<b>ARO ROMANIA</b>			
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	750	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	750	<b>ALPINE RENAULT FRANCIA</b>							
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	<b>ASA ITALIA</b>			
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A106 CABRIOLET	747	1959-60	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	<b>ASIA MOTORS COREA DEL SUD</b>			
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERMANENT 4Q/4	1712	1991-94	2.000	A108 CABRIOLET	845	1958-65	17.000	ROOSTA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A108 BERLINETTA	956	1958-63	17.000	<b>ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA</b>			
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	NUOVA 33 1.7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A108 BERLINETTA	956	1958-65	17.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	NUOVA 33 1.7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A108 COUPE	956	1960-64	15.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	40.000	NUOVA 33 1.3 IE/IMOLA	1351	1992-94	1.500	A108 COUPE	956	1963	13.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
33 STRADALE	1995	1967-69	1.000.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A108 2+2	845	1961-64	13.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A108 2+2	904	1961-63	13.000	MK II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	15.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963-64	13.000	DB2 COUPE	2580	1950-53	90.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963-64	13.000	DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 3.0 V6	2569	1987-92	8.500	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	22.000	DB2 COUPE	2580	1953-59	100.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
VIRAGE	5340	1988-93	36.000	A4 1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994	1.000	A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	GARDINERA	499	1966-77	4.500
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	45.000	A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	1.500	A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	STELLINA	767-792	1963-68	6.000
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	45.000	A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	2.000	AB0 CAMBRIDGE/ESTATE P.FARINA)	1622	1963-69	4.500	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500
LWB VOLANTE	5340	1997-99	47.000	A4 CABRIOLET 1.8 T/2.4/3.0	1781-2976	2002-03	4.000	AB0 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000
VANTAGE	5340	1993-00	40.000	S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	PRIMULA COUPE L2	1221	1965-68	3.500
VANTAGE 800	5340	1998-99	45.000	S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.500	A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	5.000	PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	3.500
VANTAGE LE MANS	5341	1999	50.000	RS4 AVANT	2671	1999-00	12.000	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A111	1438	1969-72	2.000
LAGONDA	5340	1976-87	27.000	A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-03	3.500	A40	948-1098	1958-68	3.500	A112	903	1969-71	3.000
LAGONDA	5340	1987-90	32.000	A6 2.0	1984	1994	1.000	AL25 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	AL12 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000
DB7	3239	1994-99	22.000	A6 1.9 TD/2.5 TD	1896-2461	1994	1.000	AL35 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	AL12 JUNIOR	903	1983-86	1.500
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	26.000	A6 2.8 V6/2.8 V6	2598-2771	1994-96	1.000	METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	5.000	AL12 ELEGANT	965	1973-82	2.000
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	30.000	A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	METROPOLITAN Coupé	1500	1954-62	8.000	AL12 ELITE	965	1979-85	1.500
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	34.000	A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	GIPSY	2199	1958-67	7.000	AL12 LX	965	1983-85	1.500
DB7 GT	5935	2003	33.000	A6 2.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	AL12 ABARTH (58 CV)	962	1971-76	6.500
MANQUISH	5935	2001-03	40.000	A6 4.2 V8	4172	1998-02	3.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.500	AL12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500
<b>ATS ITALIA</b>				S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	2.500	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	5.500	AL12 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000
GT 2500	2468	1963-64	300.000	S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	3.000	MINI COOPER	997	1961-63	12.000	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1969-90	1.000
GTS 2500	2468	1963-64	350.000	S6 4.2 V8	4172	1999-03	3.000	MINI COOPER	998	1964-68	10.000	Y10 TURBO	1049	1965-88	2.500
<b>AUDI GERMANIA</b>				S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	3.500	MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000	Y10 4WD/FIRE L1 4WD	999-1108	1986-95	1.500
AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	3.500	RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-03	5.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	17.000	Y10 FIRE LE (L.E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-94	1.000
80/80 L	1496	1968-72	2.500	RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-03	6.000	MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	Y10 1.3 LE/GT LE	1287-1301	1987-94	2.000
80 VARIANT	1496	1968-72	2.500	A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	2.500	MINI MOKE	848	1964-68	8.000	<b>BANTAM STATI UNITI</b>			
75 L/80 L	1696	1966-72	3.000	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	3.500	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	<b>BENTLEY GRAN BRETAGNA</b>			
SUPER 90	1770	1966-71	1.500	A8 3.7/4.2 V8/40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	4.000	LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	6.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	3.500	A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	5.000	1100/1100 MK2	1098	1964-70	2.500	6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	350.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-03	5.500	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	9 LITRE TORPEDO	7983	1980-82	500.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003	4.000	1300/1300 GT	1275	1967-74	3.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
80 GTE/GLE I SERIE	1588	1976-81	2.000	A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003	4.500	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	2.500	4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	85.000
80/80 Q/90 III S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	A8 6.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-03	6.000	1800/1800 MK2	1798	1964-74	2.000	MK VI	4257	1946-51	35.000
80 D/80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	4.000	3 LITRE	2912	1967-71	2.500	MK VII	4566	1951-52	30.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	5.000	FXD TAXI	2176-2520	1968-81	4.500	R TYPE	4566	1952-55	40.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	A31.8 20V TURBO	1781	1996-02	1.500	CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	3.500	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
80 D/7D IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A31.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	2.000	MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	1.000	S I	4887	1955-59	38.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	S3	1781	1999-02	4.000	ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	1.000	S I CONTINENTAL	4887	1955-59	130.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	A33.2 V6 24V (II S.)	3189	2003	4.500	PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	1.000	S II	6230	1959-62	40.000
100/100 S/100 LS	1780	1968-71	2.500	TT	1781	1998-03	5.000	MINI/MINI E/MINI HLE/MAYR/CITY	998	1981-90	3.000	S II CABRIOLET	6230	1959-62	40.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	TT QUATTRO	1781	1998-03	6.000	LEYLAND MINI MOKE P)	998	1980-90	7.000	S III CABRIOLET	6230	1959-62	110.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	2.000	TT ROADSTER	1781	1999-03	6.500	CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	7.500	S III	6230	1962-66	42.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-03	7.500	MINI CLUBMAN	998	1971-75	3.000	S III CABRIOLET	6230	1962-66	120.000
100 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-03	3.000	MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	3.500	T CONVERTIBLE	6230	1965-70	22.000
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2003-02	4.000	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	T	6750	1971-77	20.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-02	2.500	METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	T2	6750	1977-80	22.000
100 D/7D/7DI III SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-03	3.500	METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	1.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	<b>AUSTIN GRAN BRETAGNA</b>				METRO 1.3 SPORT/65/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	20	3601	1920-31	13.000	METRO MG	1275	1983-90	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
100 AVANT 7D/7DI	1986-2461	1983-91	1.000	20 (II SERIE)	3400	1923-28	12.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
100 2.5 TD IV SERIE	2461	1991-94	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	12 (6 CILINDRI II SERIE)	1535	1938-47	9.500	MAESTRO MONTGO EST ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	MULSANNE TURBO	6750	1982-81	28.000
100 AVANT TD II S.	2461	1991-94	1.000	10/4	1125	1932-36	8.500	MONTGO/MONTGO EST ESTATE 2.0 D/OSL	1994	1988-91	1.000	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	12/4	1535	1932-36	8.500	MONTGO MG	1994	1984-90	1.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	15/9	1711	1935-37	8.500	MONTGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-98	22.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	14	1711	1937-39	8.500	<b>AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA</b>							
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BN1	2660	1953-55	30.000	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1955	30.000	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 BN3	2660	1956	30.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100 M BN2	2660	1956	60.000	CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
QUATTRO	2144	1980-86	17.000	16	2249	1932-36	10.000	100 S BN2	2660	1954-55	70.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	18.000	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	100 G BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	18	2510	1938-39	10.000	3000 BN7/BT7	2912	1959-61	35.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
501/6	2077	1955-58	17.000	M3 (E36)	2900	1994-95	8.000	318/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-03	5.000	TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	550.000
501/8	2580	1955-62	18.000	M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	9.000	325/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-03	6.000	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	18.000	323/328 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	3.500	M3 COUPÉ (E 46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 57C	3257	1937-39	500.000
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	18.000	318/318IS 18V COUPÉ (E36)	1596-1796	1992-99	4.000	M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-03	13.000	TYPE 57S	3257	1936-38	550.000
503 COUPÉ	3168	1956-59	70.000	320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	4.000	Z8 ROADSTER	4941	2000-03	90.000	TYPE 575C	3257	1937-39	600.000
503 CABRIOLET	3168	1956-59	90.000	323/325/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	4.500	730/735 (E 65)	2979-3600	2001-03	3.500	TYPE 64	44 32	1940	1.000.000
507 ROADSTER	3168	1956-60	350.000	M3 COUPÉ (E36)	2900	1992-95	9.000	745I (E 65)	4388	2001-03	4.500	TYPE 68	369	1942	100.000
2600	2580	1961-62	14.000	M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	10.000	760I/VL (E 65)	5972	2002-03	5.500	TYPE 73A	1488	1947	150.000
2600 L	2580	1961-62	15.000	318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	730 D/740 D (E 65)	2983-3901	2001-03	4.000	TYPE 101/101C	3257	1951-52	250.000
3200 L/S	3168	1961-63	16.000	320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	530 I (E 60)	2979	2003	5.000	EB 110/110S	3500	1992-96	180.000
3200 CS	3168	1962-65	30.000	323/325/328I 24V CABR. (E 36)	2494-2793	1993-00	5.000								
250/300 (SETTA)	245-298	1955-62	12.000	M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000								
600	582	1957-59	9.000	M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000								
700 BERLINA	697	1960-61	4.000	318 TI (318 TI COMPACT (E36)	1596-1796	1994	1.500								
700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	2.000								
700 COUPÉ	697	1959-64	5.000	325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-03	2.500								
700 LS COUPÉ	697	1964-65	4.000	518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500								
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	7.000	520 (E12 6 CILINDR)	1991	1977-81	2.000								
700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500								
1500	1499	1961-64	3.000	528I (E12)	2788	1977-81	3.000								
1600	1606	1964-66	3.000	M 535I (E12)	3453	1980-81	4.000								
1800	1773	1963-68	3.500	518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000								
1800 TI	1773	1964-66	4.000	525/528I (E28)	2494-2788	1981-87	1.000								
1800 T/SA	1773	1964-65	3.500	524 DTD (E28)	2443	1983-87	1.000								
2000	1990	1966-72	3.500	535I (E28)	3430	1985-87	2.000								
2000 TI/TIUX	1990	1966-70	4.000	M 535I (E28)	3430	1984-87	3.500								
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	7.000	M5 (E28)	3430	1987-88	5.000								
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	9.000	518I (E34)	1796	1990-94	1.000								
1800/1802/1802	1573-1766	1966-75	4.000	520/520I 24V (E34)	1991	1988-94	1.000								
1800 TI	1573	1967-68	7.000	524 TD/525 TD5 (E34)	2443-2503	1988-94	1.000								
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	525I (E34)	2494	1988-94	1.500								
2002	1990	1968-75	6.000	525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500								
2002 CABRIOLET	1990	1971-75	10.000	525/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000								
2002 TI	1990	1969-75	8.000	530I (E34)	2986	1988-94	2.000								
2002 TIH	1990	1969-75	10.000	530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	3.000								
1502	1573	1974-77	3.000	535I (E34)	3430	1988-94	2.500								
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500								
1800-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500								
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500								
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	520/523 (525/528I 24V E39)	2171-2793	1995-02	3.000								
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	535I 32V (E39)	3498	1995-02	3.500								
2800 CS COUPÉ	2788	1969-71	9.000	540I 32V (E39)	4388	1995-02	4.000								
3.0 S	2986	1971-77	3.500	523/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000								
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500								
3.0 L	2986	1974-77	4.000	540I 32V TOURING (E39)	4388	1997-02	5.000								
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628CS/630 CS/633CSI (E24)	2788-3210	1976-82	4.500								
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000								
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	635 CSI (E24)	3453	1982-89	6.000								
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	628 CS/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	5.000								
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	55.000	M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	13.000								
318/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	728/728I/730/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	2.000								
315/318/318I (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000								
320/320I (E21 4 CILINDR)	1990	1975-77	2.000	735I (E23)	3430	1979-82	2.500								
320 (E21 6 CILINDR)	1991	1977-82	3.000	735I (E23)	3430	1982-86	2.500								
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000								
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000								
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	730/735I (E32)	2986-3430	1986-92	3.000								
318/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.500								
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	730/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500								
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	750I/VL (E32)	4988	1986-94	5.000								
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000								
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	728I (E38)	2793	1999-01	2.500								
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	730/735I (740I V8 32V (E38)	3498-4388	1996-01	3.500								
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	750I/VL (E38)	5379	1994-01	4.000								
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000								
318I (318I/318S/320I (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	M1	3430	1979-81	130.000								
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	Z1	2494	1988-92	25.000								
325I 2/4 P (E30)	2494	1985-91	1.500	840 C (V8 32V (E 31)	3982-4388	1993-00	9.000								
325I 2/4 V (E30)	2494	1991-92	2.000	850I/850 C (V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	11.000								
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	850 CS (V12 (E 31)	5576	1992-96	16.000								
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	323 I 1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000								
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	323 I 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000								
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000								
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000								
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000								
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	Z4 2.2	2171	2003	11.000								
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	Z4 2.5	2494	2003	12.000								
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	Z4 3.0	2979	2003	13.000								
M3 SPORT EVOLUTION (E30)	2467	1989-90	20.000	X5 3.0	2979	1999-03	4.500								
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	X5 4.4	4388	1999-03	5.000								
318I (318I (E36)	1596-1796	1990-94	1.000	323/325/328I/330I 24V (E46)	2494-2793	1998-03	3.000								
320I 24V (E36)	1991	1990-94	1.500	323/325/328I 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500								
323/325/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.000	318I/318I COUPÉ (E46)	1895	1999-02	3.500								
318 TD5 (E36)	1665	1994	1.500	320I 24V COUPÉ (E46)	1991	1999-03	4.000								
325 TD/TS	2497	1994	1.500	323/325/328I/330I 24V C.P. (E48)	2494-2793	1999-03	5.000								

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1988-66	20.000	CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1988-89	5.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000	TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3567	1988-92	120.000
2 CV CIVICA	425-602	1961-70	6.000	CX 25 TRQ/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1988-89	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S-L	3227	1983-85	35.000
AMI 6	602	1961-69	4.000	CX 25 BREAK RD/TRD/TURBO/TURBO 2	2500	1988-89	1.500	3.6-4.0 (KJ40)	3590-3980	1986-94	5.000	TYPE 143/144	1800-2102	1984	20.000
AMI 6 BREAK	602	1964-69	3.500	CX LIMOUSINE D/TURBO/TURBO 2	2500	1988-89	2.000	DOUBLE SIX 6.0 (KJ40)	5993	1983-94	7.000	TYPE 146/148 L	3567	1986-83	50.000
AMI 8	602	1969-78	3.000	XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.000	SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	7.000	TYPE 154 LONG	2152	1984-85	35.000
AMI 8 BREAK	602	1969-79	3.000	XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500	V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000	TYPE 145/165	4496	1987-88	700.000
MEHARI	602	1968-87	6.000	XM 2.0 2.0 INJECTION	1998	1989-94	1.000	DOUBLE SIX 4.0 32V	3996	1998-02	10.000	TYPE 168	3567	1988-89	40.000
MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000	XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000	SUPER SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500	TYPE 175	4455	1947-50	500.000
DS 19	1911	1965-62	20.000	XM 2.0I BREAK	1998	1991-94	1.000	<b>DATSUN GIAPPONE</b>				TYPE 178/180	4455	1947-50	180.000
DS 19	1911	1963-67	18.000	XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	1.000	FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000	TYPE 235 BERLINA	3567	1951-54	70.000
DS 19	1985	1967-68	15.000	SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1387	1996-02	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000	TYPE 235	3567	1951-54	100.000
DS 20	1911-1985	1968-74	12.000	ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	TYPE 182 VL.R.	1995	1950-53	8.000
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000	ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1988-94	1.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	<b>DELTA FILIPPINE</b>			
DS 21	2175	1965-72	13.000	ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000	<b>DB FRANCIA</b>				MINI CRUSER	1587-1951	1974-85	1.500
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000	ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000	<b>DIATTO ITALIA</b>			
DS 21 I.E.	2175	1969-72	15.000	ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	17.000	XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-94	1.000	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000	20A BERLINA	1996	1924-27	35.000
D SUPER 5	2175	1972-75	12.000	XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-94	1.000	850 LE MANS	851	1961-62	10.000	<b>DINO ITALIA</b>			
DS 23	2341	1972-75	18.000	XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.500	206 GT	1986	1967-69	130.000	246 GT	2418	1969-73	120.000
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	16.000	EVASION 2.0 2.0 TURBO CT	1998	1994	1.500	246 GTS	2418	1972-74	140.000	206 GT4	1991	1975-80	12.000
DS 23 I.E.	2341	1972-75	18.000	EVASION 1.9 TD	1905	1994	1.000	308 GT4	2926	1973-77	16.000	<b>DKW GERMANIA</b>			
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	20.000	XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000	MESTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	4.000	MESTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.000
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	17.000	C3 PLURIEL	1360-1387	2002-03	3.000	MESTERKLASSE CABR. 2P HEMMÜLLER	684	1951-52	6.000	MESTERKLASSE COUPÉ 2P HEMMÜLLER	684	1951-52	5.000
ID 19	1911-1985	1957-67	12.000	C3 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.500	MESTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.000	MESTERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000	C3 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500	SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	4.000	SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
ID 20	1985	1968-69	10.000	C8 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500	SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000	SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1968-67	18.000	<b>CIZETA ITALIA</b>				BIQUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	17.000	V8T	5995	1993-94	200.000	<b>DE LOREAN STATI UNITI</b>				3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	4.500
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	15.000	<b>DAEWOO COREA DEL SUD</b>				<b>DE TOMASO ITALIA</b>				3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	5.500
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	15.000	ESPERO	1498-1998	1990-94	500	VALLLELUNGA	1499-1592	1963-67	60.000	3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000	<b>DAF OLANDA</b>				PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	45.000	3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000	600/750 DAFDOL	590-746	1968-68	3.500	PANTERA L	5763	1981-88	40.000	3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	5.000
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000	33	746	1969-70	2.500	PANTERA GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	45.000	3-6 MONZA	980-996	1956-58	12.000
SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	18.000	44	844	1966-70	1.500	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	47.000	JUNIOR	741	1959-62	3.000
2 CV4	435	1970-78	4.500	55	1108	1967-70	1.500	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	50.000	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000	55COUPÉ	1108	1968-70	2.000	NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000	F 11/F 12	796-889	1963-65	3.500
2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	5.000	<b>DAIHATSU GIAPPONE</b>				NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
2 CV SPOT	435	1976	6.000	TAFT F10	958	1975-78	4.500	DEAUVILLE	5763	1971-80	13.000	F 102	1175	1964-66	3.000
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500	TAFT F20	1387	1976-84	3.000	DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000	<b>DODGE STATI UNITI</b>			
DYANE	425	1967-68	4.000	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000	LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	15.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	FEROZA	1590	1988-89	2.000	LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	20.000	RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-83	5.000
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	CHARADE 1.0 TURBO 6T TI	993	1992-93	1.000	QUARÈ	3982-4601	1996-04	23.000	VIPER	7990	1982-86	35.000
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000	BIQUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	VIPER (II SERIE) / RT/JO	7990	1986-03	40.000
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	<b>DAIMLER GRAN BRETAGNA</b>				BIQUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	<b>DELAGE FRANCIA</b>				<b>FACEL VEGA FRANCIA</b>			
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000	FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	70.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	DO	3003	1918-24	35.000	FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	90.000
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	DE/D/DIS II CV	2116-2120	1922-28	35.000	HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
VISA SUPER XL4/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000	DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	DL (GRAND LUXE)	5854	1924-27	55.000	EXCELLENCE	6276	1959-61	60.000
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	DM/GS/DMN II CV	3180	1926-30	45.000	FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	DR	2170	1927-30	35.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	D6DS	2517-3045	1931-33	50.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000
AXEL/DLCT	652-1299	1981-90	750	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1951-54	15.000	D6-11/D6-11S	2000	1932-34	40.000	FACEL IV	2860	1964	32.000
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000	D6-65	2678	1934-35	55.000	<b>FERRARI ITALIA</b>			
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000	D6-80	2449-3226	1935-37	65.000	186 SPORT	1995	1947-49	1.000.000
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	D6-70	2729	1936-37	65.000	186 INTER	1995	1948-51	600.000
AX14 4X4	1360	1991-95	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000	D6-75	2800-2984	1938-40	75.000	195 INTER	2341	1950-52	500.000
AX14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	D6-85	2800-2984	1938-40	75.000	212 INTER	2662	1953-53	500.000
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000	D6-95	2800-2984	1938-40	75.000	250 EUROPA	2953	1953-55	550.000
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000	340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.500.000
BK19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	D8-150/D8-155	4060	1929-33	120.000	400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.500.000
BK TRD/TSD/TURBO	1768	1988-92	1.000	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000	500 SUPERFAST	4961	1964-67	700.000
BK19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	MAJESTIC	3794	1988-89	20.000	D8-150/D8-155	4060	1929-33	120.000	250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	450.000
BK TRD/TSD/TSD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1990-88	23.000	D8-150/D8-155	4060	1933-39	90.000	250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200.000
BK GT/GTI	1905	1983-92	1.500	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	D8-150/D8-155	4060	1933-39	90.000	250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.000
BK19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	D8-150/D8-155	4060	1933-39	90.000	250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	130.000
BK 4 TC	2141	1985-86	32.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000	D8-150/D8-155	4060	1933-39	90.000	250 GTL	2953	1963-64	500.000
BK19 4X4	1905	1988-92	1.000	V8 250	2548	1967-69	17.000	D8-150/D8-155	4060	1933-39	90				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	3.500.000	514 S514 MM	1438	1929-32	25.000	1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	13.000	X19 FIVE SPEED BERTONE	1498	1964-88	6.000
250 GT/GT04	2953	1961-64	10.000.000	515	1438	1931-34	18.000	1200 CABRIOLET	1100	1959-63	11.000	130 BERLINA 2800	2986	1969-71	4.000
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	5.000.000	522 C/522 L	2516	1931-33	33.000	600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	10.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000
275 GTB	3285	1964-66	500.000	522 S	2516	1932-33	36.000	600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	11.000	130 COUPE	3235	1971-77	7.000
275 GTB/4	3285	1966-68	700.000	524 C/524 L	2516	1931-34	33.000	600	633	1957-60	8.000	126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	1.500
275 GTS	3285	1964-66	300.000	518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 TRASFORMABILE	633	1957-60	8.500	126/BIS/UP	652-704	1983-94	1.000
330 GT 2+2 (II SERIE)	3967	1964-67	100.000	518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	23.000	600 D	767	1960-69	4.500	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000
330 GTC	3967	1966-68	180.000	527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	28.000	600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	5.000	127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	1.000
330 GTS	3967	1966-68	350.000	2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	600 MULTIPLA	633	1956-60	14.000	127 (II SERIE UNIFICATA)	903-1049	1981-86	1.000
385 GT 2+2	4390	1967-72	80.000	508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	18.000	600 D MULTIPLA	767	1960-67	12.000	127 III SERIE DIESEL	1301	1981-83	1.000
385 GTC	4390	1969-71	200.000	508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	18.000	600 D	479	1957	12.000	127 IV PANORAMA	1049	1980-86	1.000
385 GTS	4390	1969-70	400.000	508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	22.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	10.000	127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	750
385 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	700.000	508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	24.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	11.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500
385 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	250.000	508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1932-34	70.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	10.000	127 SPORT S MARCE	1301	1981-83	3.000
385 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750.000	508 M	995	1933-37	17.000	NUOVA 500 SPORT	499	1959-60	14.000	147 DIESEL	1301	1983-86	500
208 GT B	1991	1980-82	18.000	508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	13.000	131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1385	1974-83	1.500
208 GT S	1991	1980-82	20.000	508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 D	499	1960-65	7.000	131 (III/IV) SERIE PANORAMA	1301-1385	1974-84	1.500
208 GT B TURBO	1991	1982-85	20.000	508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	22.000	500 F	499	1965-72	5.000	131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1385	1978-83	1.000
208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000	508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	500 LUSSO	499	1968-72	4.500	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1985-2445	1978-83	1.000
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	508 S «BALILLA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	70.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1385	1978-84	1.000
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	508 S «BALILLA» (4M) BERL. M.M.	995	1935-37	50.000	500 R	594	1972-75	4.000	131 PANORAMA D	1985-2445	1978-84	1.000
308 GT4	2926	1977-80	16.000	500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	1800/1800 B	1795	1959-68	6.000	131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	30.000
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	75.000	500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	14.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	7.000	131 RACING	1995	1978-81	2.500
308 GTB	2926	1978-81	24.000	500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	14.000	2100	2054	1959-61	6.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000
308 GTS	2926	1977-81	26.000	500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	13.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	7.500	131 VOLUMETRICA 4PORTE	1995	1981-83	4.000
308 GTBI	2926	1981-82	22.000	500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	12.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	7.500	132 (TUTTI I MODELLI)	1562-1985	1972-81	1.500
308 GTSI	2926	1981-82	24.000	500 B	569	1948-49	11.000	2300	2279	1961-63	8.000	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1985-2445	1978-81	1.000
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	26.000	500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	28.000	500 C	569	1949-55	8.500	2300 LUSSO	2279	1963-68	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000
328 GTB	3185	1985-89	30.000	500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	14.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL. CORTA	2445	1978-87	3.500
328 GTS	3185	1985-89	32.000	500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	8.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL. LUNGA	2445	1978-87	3.000
348 TB	3405	1989-94	23.000	508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	11.000	2300 COUPE	2279	1961-65	13.000	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1565-1985	1981-85	1.000
348 TS	3405	1989-94	24.000	508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	13.000	2300 COUPE S	2279	1961-69	15.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000
348 SPIDER	3405	1993-95	28.000	508 C.M.M.	1089	1938-39	60.000	1300	1295	1961-66	3.500	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500
288 GTD	2855	1984-85	400.000	508 C1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000
MONDIAL 8	2926	1980-82	11.000	1100 A/1/A1/L	1089	1939-48	11.000	1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	PANDA 30	652	1980-85	2.000
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000	1100 B/BL	1089	1948-49	10.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	17.000	1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1500 L	1481	1962-68	5.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-94	1.000
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	15.000	1100 S	1089	1947-50	50.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	20.000	1100 S	1089	1950-51	45.000	1500 COUPE	1481	1964-65	10.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	18.000	1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1500 CABRIOLET	1481	1963-66	13.000	PANDA SELECTA	999-1108	1991-94	1.000
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	22.000	1500 D	1493	1948-49	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
385 GTC/4	4390	1971-72	70.000	1500 E	1493	1949-50	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
385 GT4 2+2	4390	1972-76	25.000	1400	1395	1950-54	10.000	1600 S COUPE	1568	1963-66	15.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000
400i	4823	1979-84	23.000	1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000
385 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1400 B	1395	1956-58	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	3.500
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 COUPE	843	1965-68	6.000	UNO I SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
512 BBi	4942	1981-84	80.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	20.000	850 SPORT COUPE	903	1968-71	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
TES TAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	14.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO L3 D/DS II SERIE	1302	1988-93	1.000
TES TAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UNO L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
512 TR	4942	1992-94	50.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	1.000
F 512 M	4942	1994-96	55.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 (I/II/III SERIE)	1197	1970-74	2.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1367	1989-93	2.500
F 40	2836	1987-92	250.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO/RITMO SUPER I SERIE	1116-1498	1978-82	1.000
456 GT 6TA	5474	1983-99	23.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPECIAL (I/II/III SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000
F 355 GTS	3496	1994-98	38.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPECIAL T/1 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPE	1438	1967-69	5.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
F 50	4698	1995-97	400.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPE	1608	1969-72	5.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
TEMpra 2.0 IE STATION WAGON 4x4	1985	1992-95	1.000	17M P78 TURNER	1498-2293	1968-71	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.000	G4	997	1960-69	15.000
CROMA 1.6(CHT)E.2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000	17M P78 CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500	MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.500	G15	875-998	1967-74	10.000
CROMA 2.0 LE TURBO	1985	1985-96	1.000	20M P78 (TUTTI I MOD.)	1988-2550	1968-71	3.000	MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-03	2.500	G21	1599-2954	1970-79	12.000
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500	20M P78 TURNER	1988-2550	1968-71	3.000	SPORT KA	1597	2003	2.000	G32	1597	1982-88	8.000
CROMA D	2499	1986-90	1.000	26M P78 (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500	STREET KA	1597	2003	3.000	G32	1597	1988-91	10.000
CROMA TURBO D	2499	1986-94	1.000	TAUNUS BERLINA (I/II/III SERIE)	1293-1983	1971-82	1.500	FOCUS ST 170/ST 170 SW	1988	2002-03	3.000	G32 CONVERTIBILE	1597	1990-91	12.000
CROMA 1.9 TD-0	1929	1988-94	1.000	TAUNUS S.W. (I/II/III SERIE)	1297-1983	1971-82	1.500	FOCUS RS 215	1988	2003	5.000	G34/G27	1986-4498	1990-97	15.000
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1109-1581	1983-94	1.000	ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500					G33	3947	1990-91	15.000
PUNTO D/DT	1698	1993-94	1.000	ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000	<b>FORD GRAN BRETAGNA</b>				G40	1986	1995-00	18.000
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	2.500	ESCORT RS 1600	1601	1971-75	12.000	PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000	G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-03	20.000
PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	2.000	ESCORT RS 1800	1835	1975-77	12.000	POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000				
ELBA	1297-1580	1986-90	500	ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000	PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	<b>GLAS GERMANIA</b>			
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500	ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000	GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000	ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000	ANGLIA PERFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000	GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	6.000
BARCETTA 16V	1747	1995-02	5.000	ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000	ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000
BARCETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-03	5.500	ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000	GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	5.000
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500	ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000	CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500	ISAR T600/T700	584-688	1989-95	4.000
CINQUECENTO	704-903	1991-94	1.000	ESCORT XR3i/XR3i	1597	1980-90	2.000	CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	1.500	ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500	CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	4.500	1700/1700 TS	1662	1964-67	5.000
STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-03	2.500	ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CONSUL CONVERTIBILE MK2	1703	1956-62	6.000	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-03	2.000	ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	1.000	CONSUL 315	1340-1498	1961-63	3.500	BMW 1800 GT	1573	1967-68	7.000
ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994	1.500	ESCORT IV SERIE XR3i	1796	1990-94	1.500	CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.500	2800 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000
LYSSE 1.9 TD	1905	1994	1.000	ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1496-1996	1964-70	3.000	BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	8.000
				ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	1.000	CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1196-1500	1962-66	2.500				
				ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-94	1.500	CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1296-1599	1967-70	1.500	<b>GREPPI ITALIA</b>			
				ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.000	CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	32.000	SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000
				ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000	CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	20.000				
<b>FORD FRANCIA</b>				ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	2.000	ZEPHYR S1X	2262	1951-56	4.000	<b>HEALEY GRAN BRETAGNA</b>			
T "BORDELAISE"	2696	1924-28	16.000	ORON (I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	5.500	SILVERSTONE	2443	1949-50	100.000
A	3285	1928-32	18.000	ORON (II SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.500				
AF	2043	1929-32	12.000	CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500	ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.000	<b>HILLMAN GRAN BRETAGNA</b>			
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000	ORON (II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	6.000	11	1593	1919-26	12.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000	CAPRI (I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000	ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	SPEED MODEL	1122	1920	10.000
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000	CAPRI (I SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	6.000	SPORTING	1496	1921	10.000
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	9.000	CAPRI (IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	2.000	ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	14	1953	1926-28	12.000
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000	CAPRI 2800 RS	2637	1970-73	20.000	ZEPHYR 4 MK3	2553	1962-66	4.000	14	1943	1938-40	9.000
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000	CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	6.000	ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	MINK	1185	1932-34	8.000
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000	CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000	MINK (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000	CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000	MINK CONVERTIBILE	1184	1945-48	6.500
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000	GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINK (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
F 472 A	2225	1946-48	6.000	GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	<b>FORD STATI UNITI</b>				MINK CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	6.000
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000	GRANADA S.W. I SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	GPW	2199	1941-45	25.000	MINK SERIES VII (I) (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.000	GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	MUTT M 151A1A2	2319	1938-88	10.000	MINK SERIES VII (II) CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000	GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000	MINK SERIES V (I) (TUTTI I M.)	1582-1725	1963-67	4.500
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000	MINK SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.000	FIESTA (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000	BRONCO II	2367-2930	1983-86	4.000	SUPER MINK SER. (I/II/III/IV)	1582-1725	1961-66	4.000
VENDOME (F39E)	3023	1953-54	5.500	FIESTA I SERIE D	1608	1983-88	1.000	MAVERICK 2.7 TD	2663	1982-96	3.000	SUPER MINK CONVERT.	1592	1961-62	7.000
ABELLE	2158	1952-54	4.500	FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
COMETE	2158-2351	1951-53	6.500	FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000	EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000	HUSKY SERIES (I/II/III)	1390	1958-65	3.500
MONTE-CARLO	3023	1953-54	8.000	FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000	IMP	875	1963-76	3.000
				FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000					HUSKY (MP ES STATE)	875	1967-70	3.000
				FIESTA II SERIE D	1753	1989-94	1.000	<b>GAZ RUSSIA</b>				IMP CALIFORNIA	875	1967-70	3.500
				SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	69 M/AM	2430	1963-73	3.500	IMP RALLY	998	1965-68	5.500
				SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000					NEW MINK (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
				SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2294	1982-92	1.000	<b>GIANNINI ITALIA</b>				HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
				SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2294	1982-92	1.000	750 TV	797	1962-64	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
				SIERRA XR4i	2792	1982-85	1.500	850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	VORTIC	2638	1928-32	14.000
				SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	500 GT	586	1963-65	1.000	WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
				SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	500 TV/TV S	498	1963-65	12.000	20/70	2810	1934-35	13.000
				SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500	500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000	18	2576	1935	12.000
				SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV R/500 GT R	584-694	1973-75	10.000	HAWK	3181	1936-37	13.000
				SIERRA RS COSWORTH	1993	1996-97	10.000	580 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	14.000	80	3181	1936	13.000
				SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	580 CORSA REPLICIA	652	1993	6.000				
				SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	850 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	<b>HISPANO SUIZA SPAGNA</b>			
				RS 200	1803	1985-96	75.000	1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	5.500	T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
				SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000	850/850/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000	H6B 32 HP (T41)	6567	1919-29	300.000
				SCORPIO D/DT (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/850/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	12.000	H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
				SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	1.000	850/850/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T48	2498	1926-31	40.000
				SCORPIO TD SW	2498	1991									

Modello	cm³	Anni	Euro
PRELUDE 2.0 18V/2.2i 18V	1996-2289	1996-02	2.500
LEGEND 2.7i V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	2.000
LEGEND 3.2i/3.5i V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	3.000
NSX	2977-3179	1990-03	20.000
CR-V	1973-1997	1996-03	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**

686	3485	1936-50	12.000
864	2812	1938-50	8.000
13.50 ANJOU	2812	1950-54	10.000
20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000

**HUMBER GRAN BRETAGNA**

SNIPER 80	3498	1930-35	25.000
SNIPER	4086	1936-37	27.000
SNIPER	3380	1938-40	22.000
SNIPER	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 SNIPER	4086	1945-48	13.000
SUPER SNIPER MK II/MK III	4086	1948-52	15.000
SUPER SNIPER MK IV	4139	1952-56	12.000
SUPER SNIPER SER. III/III/V	2651-2965	1958-67	7.000
IMPERIAL MK II/IV	4086-4139	1949-54	16.000
HAWK MK VII	1944	1945-48	10.000
HAWK MK III/IV/V/VI	1944-2267	1948-57	7.000
HAWK SERIES VII/III/IV	2267	1957-68	5.500
IMPERIAL	2665	1964-67	8.000
SCEPTRE	1592	1963-65	5.000
SCEPTRE II	1725	1965-67	4.500
SCEPTRE III	1725	1967-76	3.000
15.96	2815	1919-28	13.000
10.5	1593	1919-23	10.000
10.8	1743	1921	10.000
11.4	1743	1922-25	12.000
9/18	985	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
16/50	2110	1930-32	18.000
16/60	2276	1932-35	18.000
12	1669	1932-37	11.000
18	2731	1935-37	16.000
16	2576	1938-40	15.000

**HUMMER STATI UNITI**

H2	5967	2003	12.000
----	------	------	--------

**HYUNDAI COREA DEL SUD**

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1398	1975-82	750
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1498	1982-90	500
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1498	1990-94	500
PONY COUPÉ	1468	1980-82	750
SCOUPÉ	1468-1495	1990-95	750
COUPÉ (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500
COUPÉ/TIBURON	1599-2656	2002-03	1.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500

**IATO ITALIA**

L.97.9 TD/2.0 DHT	1580-1995	1991-93	1.000
-------------------	-----------	---------	-------

**INNOCENTI ITALIA**

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000
A 40 S	1098	1963-67	3.500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	6.000
IM 3/IM 3S	1098	1963-70	4.000
J4/J4S/5	1098	1964-73	3.000
MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500
MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500
MINI COOPER	998	1966-68	10.000

Modello	cm³	Anni	Euro
MINI COOPER MK2	998	1968-70	8.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.500
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	5.000
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	3.500
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.500
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500
MINI 1000/1001 EXPORT	998	1972-75	3.000
MINI COOPER 1300 EXPORT	1275	1972-76	7.500
MINI MATIC 1000	998	1972-74	3.500
MINI T 1000	998	1972-74	3.500
REGENT	1275-1485	1974-76	1.000
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000
3 CILINDRO (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000
3.5 DIESEL/MINI DIESEL	993	1983-87	700
650	617	1984-90	1.000
990	993	1986-90	1.000
990 DIESEL	993	1987-90	750
550	548	1988-90	1.000
SMALL 500	659	1991-92	1.000
SMALL 990	993	1991-92	1.000
ELBA L5 3 P/5 P.	1498	1992-94	750
ELBA L7 D5 PORTE	1697	1992-94	750
KORAL 4555	903-1116	1991-93	500
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750

**INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI**

SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

**ISO ITALIA**

SETTA	198-296	1953-56	15.000
-------	---------	---------	--------

**ISO RIVOLTA ITALIA**

GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000
GT 340/IR 340	5359	1962-70	45.000
4S (4 SPORTELLI)/FDIA/IR10	5359-5762	1967-74	20.000
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000
LELE IR6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL 900-385 CV/IR	5359	1965-70	120.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000
GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	200.000

**ISOTTA FRASCHINI ITALIA**

TIPO 8	5938	1919-24	500.000
TIPO 8A	7370	1924-30	600.000
TIPO 8B	7370	1930-32	700.000
TIPO 8AS	7370	1924-30	700.000
TIPO 8A SS	7370	1928-32	750.000

**ISUZU GIAPPONE**

TROOPER	2228-3365	1981-96	2.000
---------	-----------	---------	-------

**ITALA ITALIA**

TIPO 90 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000
TIPO 9B BERLINA	1954	1923-28	33.000
TIPO 6L BERLINA	1995	1925-32	45.000

**JAGUAR GRAN BRETAGNA**

SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
31/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	55.000
KK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000
KK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000
KK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	55.000
KK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	80.000
KK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000
KK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	45.000
KK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	65.000

Modello	cm³	Anni	Euro
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000
XX 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000
XX 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	40.000
XX 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	45.000
XX 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	50.000
XX 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	55.000
C TYPE	3442	1951-53	1.500.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	2.000.000
XX SS	3781	1956-57	1.000.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	20.000
MK VII M	3442	1955-56	22.000
MK VIII	3442	1956-58	25.000
MK IX	3781	1959-61	28.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	17.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	22.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000

E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	65.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	55.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	50.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	40.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	60.000
E TYPE II SERIE COUPÉ	4235	1968-71	42.000
E TYPE II SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	32.000
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	30.000
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12/XJ12 L I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4(4.2)/4.2 L I SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	13.000
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	15.000
XJ6 3.4(4.2) III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000
XJ12 H.E. III SERIE	5345	1979-88	7.000
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	198	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
<b>LAIFER BRASILE</b>															
MP SPIDER	1584	1974-90	8.000	AURELIA B22	1991	1992-93	23.000	BETA COUPÉ 2.0 VOLUME X	1995	1983-84	5.000	88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	10.000
<b>LAGONDA GRAN BRETAGNA</b>															
11.9/12/24	1420	1920-25	15.000	AURELIA II SERIE B12	2766	1954-57	25.000	BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1992-1756	1975	3.500	107 (SERIE 1)	1997	1957-58	12.000
2 LITRE	1954	1926-33	17.000	AURELIA B50/B51	1754	1950-51	35.000	BETA HPE 1.6/2.0 (VIII SERIE)	1585-1995	1975-81	3.000	109 (SERIE 1)	1997	1957-58	11.000
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	25.000	AURELIA B52/B53	1991	1952-54	35.000	BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 LE	1585-1995	1981-84	3.500	109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	9.000
16/85	2400-2692	1926-28	25.000	AURELIA B55/B56	2266	1955-57	35.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUME X	1995	1983-84	5.000	88 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000
16/80	1991	1933	25.000	AURELIA B20 GT	1991	1951-52	65.000	BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II S.)	1585-1995	1974-82	7.000	88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000
M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	50.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	60.000	BETA MONTECARLO SPIDER COUPÉ	1995	1975-79	9.000	109 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000
LG45	3619-4453	1935-36	55.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	70.000	MONTECARLO SPIDER COUPÉ	1995	1980-84	10.000	109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000
LG6	4453	1938-39	50.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	55.000	BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	6.500
4 1/2 V12/RAPIDE	4490	1937-40	52.000	AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	250.000	BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	22.000	AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.000	BETA TREVI 2.0 VOLUME X	1995	1982-84	2.500	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	6.500
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	35.000	APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	8.000	STRATOS HF	2418	1973-78	150.000	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500
3 LITRE	2922	1953-58	25.000	APPIA C10 II SERIE	1090	1956-59	8.000	DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	88 HALF TON	2286	1968-78	8.000
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	40.000	APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	12.000	DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	2.000	88 HALF TON	2286	1979-84	6.000
RAPIDE	3995	1961-64	50.000	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	12.000	DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000	1011 TON FWC	3528	1975-78	7.000
<b>LAMBORGHINI ITALIA</b>															
350 GT	3464	1964-67	200.000	APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000	DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500	109 FWC	2286	1963-66	7.000
400 GT	3029	1966-68	180.000	APPIA III SERIE	1090	1959-63	6.000	DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	110 FWC	2286-2625	1967-72	7.000
400 GT 2+2	3029	1966-68	170.000	APPIA III SERIE GIARNONETTA VIOTTI	1090	1960-63	7.000	DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.000
P 400 MIURA	3029	1966-68	500.000	APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1960-63	10.000	DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.500
P 400 MIURA S	3029	1968-71	500.000	APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1960-63	10.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	5.500
P 400 MIURA SV	3029	1971-73	600.000	APPIA III SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1960-63	10.000	DELTA S4	1759	1985-87	85.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.500
ESpada	3029	1968-76	45.000	APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	45.000	DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	109 V8	3528	1979-85	7.500
ISLE/RO/ISLE/RO S	3029	1968-70	35.000	FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	15.000	GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	90 D	2494	1985-90	6.000
JARAMA/JARAMA S	3029	1970-76	33.000	FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	17.000	GAMMA 2500/2500 E II SERIE	2484	1980-84	4.000	90 TD	2495	1986-89	7.000
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	28.000	FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	30.000	GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.500	110	2286-3528	1983-88	5.000
URRACO P200	1994	1974-79	20.000	FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	40.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	110 D	2286-2494	1983-90	6.000
URRACO P250	2462	1976-79	26.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO	2458	1958-63	80.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	110 TD	2494	1986-89	7.000
URRACO P300	2996	1974-79	30.000	FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	15.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000
SILHOUETTE	2996	1977-79	60.000	FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	18.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-03	7.000
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	40.000	FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	32.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000
COUNTACH LP400	3029	1973-78	150.000	FLAMINIA GT TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	25.000	PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000	DISCOVERY 110 TD	2494-2495	1990-03	7.000
COUNTACH LP400S	3029	1978-82	130.000	FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	43.000	PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500	DISCOVERY 110	3528-3947	1990-02	8.000
COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	120.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	85.000	PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.000	DISCOVERY 110 TD	2494-2495	1990-03	7.000
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	130.000	FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	85.000	THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	110.000	FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	6.000	THEMA 2.0 LE TURBO	1995	1984-88	1.500	DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1988-03	4.000
LM 002	5167	1985-91	60.000	FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	9.000	THEMA V6	2849	1984-88	1.500	DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	2.500
DIABLO/DIABLO SE/DIABLOVT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	12.000	THEMA V8	2849	1984-88	1.500	DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1988-03	4.000
DIABLO SV/SVR/GT 2	5707	1991-00	65.000	FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000	THEMA TURBO DS	2445	1984-88	3.500	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000	THEMA V8 LIMOUSINE	2849	1987-89	8.000	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000
DIABLO GT/GTR	5982	1999-01	90.000	FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	6.500	THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	5.000
DIABLO 6.0	5982	2000-01	56.000	FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000	THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	4.000
DIABLO 6.0 SE	5982	2001	60.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	11.000	THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	2445	1986-88	1.000	RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	4.000
GALLARDO	4961	2003	70.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO I SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 4P II S.	3947-4522	1994-01	5.000
MURCIELAGO	6182	2002/03	100.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.5 TD II S.	2497	1994-01	3.000
<b>LANCHESTER GRAN BRETAGNA</b>															
40	6178	1919-28	45.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.5 TD II S.	2497	1994-01	3.000
21	3100-3327	1923-31	30.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-03	7.000
30	4437	1928-33	40.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-03	4.500
40	6190	1928-31	40.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1988-92	1.500	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000
10	1203	1932-35	10.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE	2959	1992-94	2.000	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500
18	2504	1933-34	18.000	FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE	2959	1992-94	2.000	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA 3.0 V6 II SERIE	2959	1992-94	2.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
E 18	2390	1935	18.000	2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.000	GS 300/GS 430	2987-4293	2000-03	3.000
SPECIAL S-8	4625	1936-39	30.000	2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	THEMA 2.0 I.E. 16V SW III S.	1995	1992-94	1.000	LS 430	4293	2000-03	3.000
11	1444	1936-39	8.000	2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	SC 430	4293	2001-03	7.000
18	2565	1936-39	18.000	2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	2000 COUPÉ I.E.	1991	1971-74	12.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	<b>LEXUS GIAPPONE</b>			
14	1809	1937-39	11.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	LS 430	4293	2000-03	3.000
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	SC 430	4293	2001-03	7.000
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000
<b>LANCIA ITALIA</b>															
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	250.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	<b>LLOYD GERMANIA</b>			
LAMBDA III/III/V/V/M S. TORPEDO	2120	1923-25	200.000	FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	LP 600	596	1955-61	3.500
LAMBDA VI SERIE TORPEDO	2570	1927	200.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500
LAMBDA VIII/X SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	ARABELLA	897	1959-63	4.000
DILAMBDA (VI SERIE BERLINA)	3960	1928-32	120.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	<b>LOTUS GRAN BRETAGNA</b>			
ASTURA (VIII/VI SERIE BERL.)	2604-2972	1931-39	80.000	FULVIA GTE	1298	19									

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>LUAZ RUSSIA</b>				<b>MATRA FRANCIA</b>				<b>600 LANDAULET</b>				<b>300 TD (W124)</b>			
VOLIN 969	1118-1196	1979-94	1.000	D JET 5	1108	1965-69	8.000	230	2292	1965-68	6.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2996	1987-94	2.000
<b>MAHINDRA INDIA</b>				D JET 6	1255	1966-68	9.000	230 S	2292	1965-68	7.500	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000
CJ/CJD (TUTTI MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000	M 530/LX/SX	1699	1967-73	7.500	300 SE	2996	1961-65	10.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000
<b>MARCOS GRAN BRETAGNA</b>				BAGHEERA	1294	1973-80	5.000	300 SEL	2996	1962-65	10.500	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000
GT 1800	1650	1964-70	10.000	BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	5.500	250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000
MINI GT	848-1275	1965-72	5.000	BAGHEERA X	1442	1978-80	6.500	280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000
3 LITRE	2994	1968-73	16.000	RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	2.500	280 SEL	2778	1968-72	8.000	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000
2 LITRE	1996	1969-73	13.000	MURENA 1600	1592	1980-84	3.500	280 SE/SEL 3,5/300 SEL 3,5	3499	1970-72	10.000	200 CE/200 CE-16/E 220 C.PE (W124)	1997-2199	1990-96	4.000
MANTIS	2498	1970-73	8.000	MURENA 2200	2155	1980-84	4.500	300 SEL 28 BERLINA	2778	1968-69	8.000	230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500
<b>MARUTI SUZUKI INDIA</b>				<b>MAYBACH GERMANIA</b>				<b>300 SE/SEL</b>				<b>300 CE/320 CE/E 320 C.PE (W124)</b>			
800	796	1986-94	500	57	5513	2002-03	80.000	300 SEL 6 3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	300 CE-24 (W124)	2960	1989-94	5.000
<b>MASERATI ITALIA</b>				62	5513	2002-03	100.000	300 SEL 4,5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000
A6 1500	1488	1946-50	250.000	<b>MAZDA GIAPPONE</b>				300 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15.000	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	3.000	220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000
A6 G/54 2000 ZAGATO	1965	1954-57	300.000	RX7 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000	300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1965	1954-57	200.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000	280 SE 3,5 CABRIOLET	3499	1969-71	28.000	450 SEL 6,9 (W116)	6834	1975-80	13.000
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1965	1954-57	280.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000	280 SE 3,5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	300 SD TURBODIESEL (W116)	2996	1977-80	2.000
3500 GT COUPE TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000	230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500
3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	35.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	2.000
3500 GT COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	2.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000	200/220 (W115)	1988-2197	1968-73	3.500	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	9.000	230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	4.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000	200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587-2184	1987-92	1.000	220 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	323 TURBO 16V 4WD	1640	1990-94	2.000	250 C/250 (W114)	2496	1968-73	6.000	260 SE (W126)	2599	1986-90	2.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	MX-5 (MIATA)	1587-1899	1990-97	5.000	190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	2.500
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	MX-5 (MIATA) II SERIE	1587-1991	1997-03	6.000	190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	121	1324-1498	1990-94	1.000	190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	5.500	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	MX-3	1598-1845	1991-94	1.500	190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	7.000	560 SE (W126)	5547	1988-90	4.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-03	12.000	190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	25.000	560 SEL (W126)	5547	1986-88	3.500
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	XEDOS 6	1995	1993-94	1.000	190 E 26 (W201)	2599	1985-93	2.000	560 SEL (W126)	5547	1989-91	4.500
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	323 LANTIS	1324-1995	1994	1.000	200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	3.000	300 SD/500 TURBODIESEL (W126)	2999	1980-87	1.500
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	<b>MC LAREN GRAN BRETAGNA</b>				280/280 E (W114)	2746	1972-76	4.500	280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	2.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	FL	6064	1993-98	200.000	240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	S 300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	<b>MERCEDES GERMANIA</b>				240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	300 SD/TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	2.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	S TORPEDO	6789	1936-30	1.000.000	280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	SS TORPEDO	7065	1938-34	1.500.000	280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	SSK TORPEDO	7065	1929-33	3.500.000	200/230/230 E/250 (W123)	1987-2525	1976-79	1.500	600 SE/SEL (W140)	5887	1991-98	5.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	SSKL TORPEDO	7065	1930-34	5.000.000	200/230 E/250 (W123)	1987-2525	1980-84	2.000	380 SE (W126)	3839	1981-86	6.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000	280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	420 SE (W126)	4196	1986-92	6.500
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000	200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	1.000	500 SE (W126)	4973	1981-87	7.500
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	NÜRBURG BERLINA	4672-4918	1928-39	45.000	240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	500 SE (W126)	4973	1988-92	7.500
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7065	1930-43	500.000	300 D/300 CD (W123)	2998-3005	1976-85	1.500	560 SE (W126)	5547	1985-87	8.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	280 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.500	560 SEC (W126)	5547	1988-92	8.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	35.000	280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	5.500	420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000	200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1987-2746	1977-84	2.500	800 S COUPE/CL (W140)	5887	1992-98	5.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	280 SL (R107)	2746	1974-75	15.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	300 TD/300 TD TURBO (W123)	2998	1977-85	1.500	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.500.000	230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.000	280 SL (C107)	2746	1974-81	11.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	300 SL (R107)	2962	1985-89	17.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	280 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	350 SL (R107)	3499	1971-75	22.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	170 V	1697	1947-53	20.000	230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	350 SL (R107)	3499	1975-80	20.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	350 SL (C107)	3499	1971-80	12.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	170 S/SV	1767	1949-55	18.000	280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	380 SL (R107)	3839	1980-85	22.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	380 SL (C107)	3839	1980-81	11.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	420 SL (R107)	4196	1985-89	24.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	180 D/190 D	1767-1897	1953-61	6.000	240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	450 SL (R107)	4520	1973-75	24.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	190	1897	1955-61	7.000	240 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	450 SL (R107)	4520	1975-80	22.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	190 C	1897	1961-65	6.000	240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	450 SL (C107)	4520	1973-80	12.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	450 SL (C107)	4973-5025	1978-80	15.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	200	1998	1965-68	5.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	500 SL (C107)	4973	1980-81	14.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	220	2195	1965-68	10.000	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	24.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	220	2195	1965-68	10.0								

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
C200 D(220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993-94	1.000	E55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000	LANCER GSR EVO II/IV	1997	1995-97	13.000	DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000
C240 V6 (W202)	2938	1997-00	2.000	E320 T (W211)	4966	2003	5.000	LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997	1998-02	15.000	DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	8.000
C280 (W202)	2799	1993-97	2.500	E500 T (W211)	4966	2003	8.000	LANCER GSR EVO VIII	1997	2003	16.000	PATROL	2753-3956	1980-85	3.000
C280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500	E55 K AMG T (W211)	5439	2003	10.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	3.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-85	3.000
C230 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500	C230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-03	2.500	PAJERO (D/PININ)	1834	1998-03	1.000	SAFARI/PATROL GR	4169	1989-97	3.500
C36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000	C320 SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	3.500	PAJERO IO (PININ GDI)	1999	2000-03	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	4479	1997-99	4.500
C43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000	C32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	6.000	PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	4479	1999-03	6.000
C230 T COMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000	C30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-03	2.500	PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1989-97	3.500
C240 T V6 (W202)	2938	1997-00	3.000	<b>JG GRAN BRETAGNA</b>				PAJERO SPORT II (SERIE)	2972-3497	1999-03	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500
C280 T (W202)	2799	1996-97	3.000	<b>MJ GRAN BRETAGNA</b>				PAJERO SPORT TD II (SERIE)	2477-3200	1999-03	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-03	6.000
C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000	J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	PAJERO TD III (SERIE)	2477-3200	1999-03	4.000	200/240 SX	1809-2388	1989-94	2.000
C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500	L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000	PAJERO V6 III (SERIE)	2972-3497	1999-03	5.000	300 ZX	2960	1990-97	8.000
E320 (W210)	3199	1995-97	2.500	NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	350 Z	3498	2003	10.000
E420 (W210)	4396	1995-97	3.500	MIDGET P/B/B ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	ECLIPSE II (SERIE)	1996-1997	1994	2.000	TERRANO/PAT RINDER	2389-3275	1986-87	2.500
E430 V6 (W210)	4266	1997-01	4.000	SA DROPHHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	35.000	SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000
E280 V6/E320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000	VA DROPHHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II TD	2664-2953	1992-03	3.000
E280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	WA DROPHHEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	PAT RINDER	3275-3498	1987-03	4.000
E50 AMG (W210)	4973	1995-97	8.000	TA ROADSTER	1292	1938-39	32.000	<b>MORGAN GRAN BRETAGNA</b>				PAT RINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000
E55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000	TB ROADSTER	1250	1939	32.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	MICRA	997-1275	1992-94	1.000
E320 T (W210)	3199	1996-97	3.000	TC	1250	1945-49	30.000	THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	28.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000
E280 T V6/E320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000	TD	1250	1949-53	28.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000
E320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	4.500	TD ARNOLT	1250	1951-53	28.000	F4 F-2F SUPER THREW. FORD ESA	933-1172	1932-52	25.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000
E420 T (W210)	4396	1996-97	4.500	TF	1250	1953-54	28.000	4+ (DAL 1964/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	30.000	PRIMERA (TUTTI II MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000
E430 T V6 (W210)	4266	1997-01	5.000	TF 1500	1466	1954-55	30.000	4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	25.000	PRIMERA 4WD (TUTTI II MOD.)	1998	1990-94	1.000
CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	4.000	YA/YB	1250	1947-53	12.000	4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA SW (TUTTI II MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000	A	1489	1955-59	20.000	PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000	PRIMERA QTD	1973	1992-94	1.000
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000	ACOUPE	1489	1956-59	20.000	4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	27.000	PRIMERA DTD SW	1973	1992-94	1.000
CLK 200/200K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000	ATWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000	4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000	FIGARO	988	1991-92	10.000
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000	ATWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	27.000	4/4 SERIES VI (FORD 118E)	1584-1599	1968-93	32.000	PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1.000
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	11.000	A1600 ROADSTER	1588	1959-61	27.000	4/4 1600 (PAT/FORD KENT-OVH/EFI)	1796	1993-03	32.000	SERENA	1597-1998	1993-94	1.000
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	6.000	A1600 COUPÉ	1588	1959-61	20.000	PLUS 4 «COMLED» (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000	SERENA D/TD	1973	1993-94	1.000
SLK 320 V6	3199	2000-03	8.000	A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	20.000	PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	35.000	MURANO	3498	2003	5.000
SLK 32 AMG	3199	2001-03	10.000	A1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	20.000	PLUS 4 (SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	35.000	SPORT COUPÉ	583-598	1999-07	8.000
ML 230	2295	1997-01	4.000	BSPIDER	1798	1962-74	15.000	PLUS 4 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	35.000	SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000
ML 270 CDI	2688	2000-03	4.000	BSPIDER	1798	1974-80	12.000	PLUS 4 (ROVER P6)	3528	1972-76	36.000	PRINZ VIII/III	583	1958-61	4.000
ML 320	3199	1997-03	5.000	BGT COUPÉ	1798	1965-74	10.000	PLUS 4 (ROVER SDI CARB.)	3528	1976-86	36.000	PRINZ 4/4L	598	1961-73	2.000
ML 400 CDI	2001	2001-03	5.000	BGT	1798	1974-80	8.000	PLUS 4 (ROVER SDI INIEZ.)	3528	1984-90	36.000	PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	3.500
ML 430	4266	1997-01	6.000	BGT LIMITED EDITION	1798	1979-80	9.000	PLUS 4 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-03	40.000	TPY 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2.500
ML 500	5439	2001-03	7.000	BSPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	12.000	PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	35.000	1000 TT	1085	1965-68	7.000
ML 55 AMG	5439	2000-03	10.000	BGT V6	3528	1972-76	10.000	AERO 8	4398	2000-03	42.000	1000 TTS	996	1967-71	9.000
S280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	3.000	CSPIDER	2912	1967-69	18.000	<b>MORRIS GRAN BRETAGNA</b>				1200/1200 C	1177	1967-73	7.000
S350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-03	4.000	CGT COUPÉ	2912	1967-69	12.000	MINOR BERLINA	847	1929-34	9.000	1200 TT/TTS	1177	1968-72	3.500
S600 (W220)	5786	1999-03	5.000	MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	5.000	EIGHT BERLINA	918	1935-48	8.000	RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	7.000
S400 CDI (W220)	3996	2000-03	3.000	MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622	1959-68	4.500	TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000	<b>OM ITALIA</b>			
S55 K AMG (W220)	5439	2002-03	14.000	MIDGET MKI	948-1098	1961-64	9.000	OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	10.000	469 (TUTTI II MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
S65 K AMG (W220)	5980	2003	15.000	MIDGET MKII	1098	1964-66	8.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	5.000	665-SUPERBA» (TUTTI II MOD.)	1991-2200	1923-34	100.000
CLK-GTR	6898	1998-00	300.000	MIDGET MKIII	1275	1966-69	8.000	MINOR	918	1948-50	12.000	<b>OPEL GERMANIA</b>			
G290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	MINOR	918	1951-53	5.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
G290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	7.000	MINOR TRAVELLER	803	1952-56	7.000	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
G300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	I100	1098	1962-68	3.000	MINOR CONVERTIBILE	803	1951-52	5.000	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
G300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	I300/I300 MK2	1275	1967-71	3.500	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
G400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	RIV	3947	1992-95	15.000	MINOR CONVERTIBILE	803	1953-56	9.000	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
G400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	F/FVVC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
G500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-03	12.000	TF	1588-1796	2000-03	6.000	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	7.500	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
G500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000	ZR105/160	1397-1796	2002-03	1.500	MINOR 1000 CONVERTIBILE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITAEN	2586-2605	1959-63	4.000
G55 AMG	5439	1998-03	15.000	ZS 120/180	1796-2497	2002-03	2.000	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500	MINOR	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA (DL 38)	1488	1938-40	7.000
CL 600 (C215)	5786	1999-03	10.000	ZT-T 180/190	2497	2002-03	4.000	MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA (TUTTI II MOD.)	1488	1947-52	5.500
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
CL 65 AMG (C215)	5980	2003	12.000	<b>MINI GERMANIA</b>				MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI II MOD.)	1488	1953-55	4.000
C240 V6 (W203)	2937	2000-03	2.500	ONEONE DE LUXE	1598	2001-03	2.000	MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI II MOD.)	1488	1956-57	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
KADETT E/D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000	ASTRA COUPÉ 2.2 TD	2171	2002-03	1.000	403 DIESEL	1816	1960-66	4.000	206 GT/PC	1997	1989-03	2.000
KADETT 2000 GS	1998	1985-91	2.000	ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1986-2198	2001-03	2.500	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000	206 GT/CT	1587-1997	2000-03	2.500
KADETT 2000 GS 18V	1998	1988-91	2.500	ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-03	2.000	403 FAMILIALE D	1816	1960-62	4.500	307 CC	1997	2003	3.000
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1368	1987-93	1.500	8/25 PS	2000	1920-24	10.000	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000	806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994	1.500
KADETT 2.0 GS CABRIO/2.0 CABRIOLE	1998	1985-93	2.000	14/38 PS	3450	1919-24	12.000	404	1618	1960-75	4.000	806 1.9 TD	1905	1994	1.000
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000	21/55 PS	5646	1819-24	18.000	404 SUPER LUSSO INEZONE	1618	1964-68	4.500	807 2.8V6 24V	2946	2002-03	2.500
GT	1078-1897	1968-73	8.000	30/75 PS	7793	1920-24	20.000	404 DIESEL	1948	1964-76	3.000	<b>PEUGEOT DANGEL FRANCIA</b>			
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500	4/12 PS	951	1924-26	12.000	404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000	504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000
KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000	4/14 PS	1018	1924-25	10.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000	504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500	4/16 PS	1018	1926-28	10.000	404 COUPE CABR./INEZ.	1618	1962-68	10.000	<b>PORSCHE GERMANIA</b>			
ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000	4/20 PS	1018	1929-31	10.000	404 CABRIOLET CABR./INEZ.	1618	1961-68	14.000	356 (40 CV)	1086	1950-54	50.000
DIPLOMAT V8V8 COUPÉ	4638-5254	1964-68	5.000	7/34 PS	1735	1927-28	8.500	204 BERLINA	1130	1965-76	2.000	356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000
KAPITAEN	2784	1968-70	3.500	8/40 PS	1916	1928-30	8.500	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500	356 1300 S (80 CV)	1290	1953-55	60.000
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000	10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	10.000	204 BREAK	1130	1965-76	2.000	356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	55.000
DIPLOMAT V8	5254	1969-77	5.000	12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	10.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500	356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	50.000
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000	15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	204 COUPE	1130	1966-70	6.000	356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	55.000
COMMODORE BERLINA COUPÉ	2490	1972-77	3.000	14/50 PS	3640	1929-30	12.000	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500	356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	35.000
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	5.000	16/60 PS	4170	1929	13.000	304 BERLINA	1288	1969-90	1.500	356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	37.000
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500	24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	304 DIESEL	1357	1976-79	1.000	356 A 1300 S (80 CV)	1286	1955-57	37.000
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000	1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000	304 BREAK	1288	1970-80	1.500	356 A 1600 (80 CV)	1582	1955-58	38.000
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1287-1998	1981-88	1.000	1 LITER	995	1933	10.000	304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000	356 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000
ASCONA III SERIE DIESEL	1988	1981-88	1.000	1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	8.000	304 COUPE	1288	1971-75	5.000	356 1500 GS CARRERA	1498	1955	140.000
ASCONA 400	2410	1980-82	10.000	P4	1073	1935-37	8.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500	356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000
MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500	1.3 LITER	1288	1934-35	8.000	504	1796-1971	1968-83	2.500	356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000
MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000	6	1932	1934-37	10.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000	356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	100.000
MANTA 400	2410	1980-85	12.000	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500	356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500	ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-03	3.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	356 B 1600 (80 CV)	1582	1959-63	30.000
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500	356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	SPEEDSTER TURBO	1998	2003	15.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1988-2260	1977-86	1.000	CORSA (II SERIE)	1196-1389	1993-94	1.000	504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500	356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	110.000
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500	CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993-94	1.000	504 COUPE V8	2664	1975-83	8.000	356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	SIGNUM 3.2 V6	3175	2003	2.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	1.000	<b>OSCA ITALIA</b>				504 CABRIOLET	2664	1975-77	11.000	356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000
REKORD E DIESEL CARAVAN	1988-2260	1977-85	1.000	1600 GT ZAGATO	1588	1960-65	60.000	104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000	<b>PAGANI ITALIA</b>				104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000	356 C 1600 S (90 CV)	1582	1963-65	40.000
VECTRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500	ZONDA C12	7291	2000-03	180.000	104 ZS	1360	1975-85	1.500	356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-94	1.000	ZONDA C12 S	7291	2003	200.000	205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.000	356 C 2000 GT CARRERA	1966	1963-66	100.000
VECTRA 2000 16V	1998	1989-94	1.000	ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000	205 GT (105 CV/6T) (115 CV)	1580	1984-92	4.500	356 SC 1800 (95 CV)	1582	1963-65	40.000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000	<b>PANHARD FRANCIA</b>				205 GT 1.9	1905	1987-94	5.000	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1488	1951-52	55.000
VECTRA 1500	2498	1999	1.500	4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	18.000	205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000	356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-94	1.000	6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3307	1927-30	25.000	205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.500	356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000
VECTRA D/TD	1488-1700	1988-94	1.000	8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	35.000	205 TURBO 16	1775	1985-86	50.000	356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-97	1.500	DYNAMIC 130/140/180 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-94	1.000	356 A 1300 CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	40.000
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	2.000	DYNA 100/110/120/130	630-854	1947-53	6.000	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	1.000	356 A 1300 S CABRIOLET (80 CV)	1286	1954-55	42.000
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.500	DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	7.500	106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	100.000
OMEGA 1.8I/2.0I	1796-1998	1986-93	1.000	DYNA Z	851	1953-59	5.500	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000
OMEGA 1.8I/2.0I CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000	DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1962-66	8.000	106 XSI	1587	1994	1.500	356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	40.000
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	1.000	PL 17/PL17 TIGRE	851	1959-62	6.500	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	40.000
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000	PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	10.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	356 B 1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1960-63	45.000
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	1.000	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	356 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	45.000
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	17 B/17 BT	848	1963-65	5.500	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	356 B 1600 S CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.000	24 B/8A	848	1964-67	6.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	356 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA 3000 2.4V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.500	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	180.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	24 C COUPE	848	1963-67	10.000	309 GT (GTI 16	1905	1987-92	1.500	356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	12.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	356 CONVERTIBILE D	1582	1958-59	90.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	CO RALLYE	848	1963-65	15.000	405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	356 ROADSTER	1582	1959-61	75.000
OMEGA 2.0I/2.0I 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994	1.000	<b>PANTHER GRAN BRETAGNA</b>				405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	1.000	911 (CARB. SOLEX/TARGA	1991	1963-65	30.000
OMEGA 2.0I/2.0I 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	KALLISTA	1586-2792	1982-94	10.000	405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	911 (CARB. WEBER/TARGA	1991	1965-67	27.000
OMEGA 3000 V8 24V MW/S.W. (II S.)	2962	1994-99	1.500	<b>PEGASO SPAGNA</b>				405 MIL6	1905-1998	1987-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
OMEGA 3.2 V6 (II S.)	3175	2000-02	1.500	Z 102	2472-3178	1991-98	150.000	405 T18	1998	1992-95	2.000	911 S (CARBURATORI/TARGA	1991	1966-68	32.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.500	Z 102 SPIDER	2472-3178	1991-98	200.000	405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
SENATOR	2490-2688	1977-88	1.000	<b>PEKING CINA</b>				505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 S (INEZ/ONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000
SENATOR TURBODIESEL	2680	1985-87	1.500	BJ 212	2445	1971-82	2.000	505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000
SENATOR I SERIE	2490-2594	1987-93	1.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>				505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
SENATOR 3.0I/3.0I 24V II SERIE	2688	1987-93	1.5												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	26.000	SABRE 4 CONVERTIBILE	1703	1962-64	10.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000
911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	45.000	SABRE 6	2553	1964-66	10.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000
911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	30.000	SABRE 6 CONVERTIBILE	2553	1964-66	12.000	21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	SILVER WRAITH II	6750	1977-80	20.000
911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	26.000	SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	8.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000
911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000	SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	7.000	25 V6 TURBO	2458	1985-92	1.500	CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000
911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	6.000	25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000	SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	5.000	25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000
911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000	SCIMITAR GTC	2792	1980-86	6.000	30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	SCIMITAR SSI/T/SS/T/SABRE	1296-1809	1984-94	4.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000
911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000	<b>RENAULT FRANCIA</b>				ESPACE	1995	1984-90	1.500	CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000
911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000	10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	1.000	CAMARGUE	6750	1975-86	45.000
911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000	6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000
911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000	8 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1986-89	18.000
911 TURBO 3300 TARGA	3299	1987-90	38.000	NN/NNI/NNZ BERLINA	1925	1925-29	10.000	ESPACE I D II SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000
911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	VIAQUATRE	2120	1931-39	10.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER DAWN	6750	1986-88	24.000
911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000
911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	30.000	JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000
912	1582	1965-68	18.000	4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	6.000	FUEGO TURBO 180 0	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000
912 TARGA	1582	1966-68	18.000	4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000
912 E 2000	1971	1975	15.000	4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994	1.000	SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000
924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	LAGUNA 2.9 2V V6 (3.0I V6)	2946-2963	1994-00	1.500	FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000
924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500	COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1955-65	4.000	LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000
924 TURBO (1.70/1.77 CV)	1984	1978-84	6.000	DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	4.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	8.000	JUNAQUA/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	4.000	SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5879	1998-02	35.000
924 S	2479	1985-88	5.000	DAUPHINE	845	1956-65	3.500	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0I V6)	2946-2963	1992-01	1.000	PARK WARD	5879	2000-02	60.000
944	2479	1982-87	4.000	DAUPHINE 1083	845	1962-63	7.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993-94	2.500	CORNICHE	6750	2000-02	85.000
944	2681	1988-89	5.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500	PHANTOM	6749	2003	120.000
944 S	2479	1986-87	5.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500	<b>ROVER GRAN BRETAGNA</b>			
944 S	2479	1988	6.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000
944 S2	2990	1989-91	7.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S.)	2946-2963	1996-02	1.000	16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S.)	2946-2963	1997-02	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2665	1933-40	12.000
944 TURBO	2479	1985-88	7.000	CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	7.500	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-94	1.000	P3 60	1595	1948-49	7.000
944 TURBO	2479	1989-91	8.000	CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	8.000	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P3 75	2103	1948-49	8.000
944 TURBO S	2479	1987	9.000	8/9 MAJOR/S	956-1108	1962-73	2.500	CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	1.500	P4 60	1997	1953-59	8.000
944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000	P4 75	2103	1949-54	8.500
968	2990	1991-94	8.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500	P4 75	2230	1954-56	8.000
968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	3	603	1961-64	4.500	CLIO SPORT V6	2946	2000-03	12.000	P4 80	2286	1959-62	7.000
968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000	P4 90	2638	1953-59	7.500
928	4474	1977-82	7.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500	P4 95	2625	1962-64	7.500
928 S	4654	1979-86	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 100	2625	1959-62	8.000
928 S4	4957	1986-88	11.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 105	2638	1956-59	8.000
928 S4	4957	1988	12.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	TWINGO	1239	1993-94	1.000	P4 110	2625	1962-64	9.000
928 S4 5M.	4957	1986-88	11.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.500	MEGANE II COLPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003	3.000	P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	5.000	LAGUNA 3.0I V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000	P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000
928 GT	4957	1989-92	13.000	5 TURBO	1397	1980-82	40.000	VEL SATIS 3.5 V6	3498	2002-03	1.500	P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	10.000
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5387	1992-95	12.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	<b>RENAULT SINPAR FRANCIA</b>			P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000	
959	2650	1987-88	180.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	R4 4X4	845-1108	1964-82	6.500	P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000
BOXSTER	2480-2687	1986-03	12.000	4 FRDG	956	1987	5.000	R6 4X4	1108	1972-77	3.500	P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
BOXSTERS	3179	1990-03	14.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-94	1.000	R12 4X4	1269	1972-77	4.000	P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	4.000	<b>RILEY GRAN BRETAGNA</b>			P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500	
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	SUPER 5 GT TD	1596	1985-94	1.000	PATHFINDER	2443	1963-67	5.500	P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8S	3528-3532	1968-76	7.000				
911 GT1	3164	1997-98	350.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	P6 2200 SC/TC	2202	1974-76	5.000				
911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	MINI (TUTTI I MODELLI)	988-1275	1989-00	3.000				
911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000				
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000				
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-03	22.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000				
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-03	24.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000				
911 CARRERA 4.5 (996)	3596	2002-03	26.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000				
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-03	25.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	114 GT/GTA	1396	1990-97	1.500				
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	100 1.4 GTI 16V	1396	1990-94	1.500				
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500				
911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	213/216	1342-1598	1984-89	750				
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003	8.000	16 L/TL/TS	1470-1565	1966-74	2.000	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000				
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003	10.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	2300 (2300S (SDI)	2350	1977-86	1.000				
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003	15.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	260 Q2600S (SDI)	2597	1977-86	1.500				
<b>RAYTON FISSORE ITALIA</b>				18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000				
MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	3500 V6S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000				
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	2.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	3500 VANDEN PLASJ (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500				
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500				
M															

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KVB)	2497	1996-98	2.000	ARONDE 9	1221	1993-95	4.000	<b>SSANGYONG COREA DEL SUD</b>				4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000
825 COUPE TD (KVB)	2500	1992-97	2.000	ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1995-64	4.500	KJ/KORAND	2238-3199	1995-03	2.000	4 RUNNER I (SERIE)	2694-3378	1996-03	5.500
820 16V/16V TURBO (KVB)	1994	1992-94	1.000	ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1967-62	5.500	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	5.000
827 V6 24V (KVB)	2675	1992-96	1.000	ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1967-62	7.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	RAV 4 3P/5 P/CABRIO	1998	1994-00	2.000
800 2.5 V6 24V (KVB)	2497	1996-98	1.000	VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500	<b>STANDARD GRAN BRETAGNA</b>				CELICA V (SERIE)	1587-1998	1985-89	1.500
75 2.5V6 24V	2497	1998-03	1.500	ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1967-63	4.500	VANGUARD (V/III)	2088	1948-63	5.000	CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	3.000
75 2.5V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000	1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	EIGHT	903	1953-59	3.500	CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	3.500
75 V8	4601	2002	5.000	1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	TEN	948	1954-61	4.000	CELICA 2.0/2.0 GT V SERIE	1998	1989-93	1.500
414 S/SLI 16V	1396	1990-94	1.000	1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	<b>STEYR PUCH AUSTRIA</b>				CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	3.000
416 GSI/6T 16V	1590	1990-94	1.000	1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500	CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR V SERIE	1998	1989-93	5.000
418 DIESEL (TURBO)	1769-1905	1993-94	1.000	1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	MR2 I	1453-1587	1984-89	1.500
620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000	1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	700 C	643	1961-68	6.000	MR2 II	1794	1999-03	3.000
620 TI	1994	1994	1.500	1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	700 E	643	1963-66	6.000	MR2 V (SERIE)	2164	1999-03	3.000
620 TDI	1994	1994	1.000	1300/1300	1290-1475	1963-66	2.000	HAFLINGER	643	1958-75	10.000	SUPRA 2.0 24V	1988	1989-91	1.500
				1300/1300 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
				1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500	<b>SUBARU GIAPPONE</b>				SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	3.000
				1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
				1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	IMPENZA (TUTTI I MODELLI)	1587-1820	1992-94	1.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1988-03	6.000
				1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	IMPENZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1988-03	4.000
				1100 TI	1294	1974-78	1.500	IMPENZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
				CHRYSLER 180/180 2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000	IMPENZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000	RAV 4 3P/5P, TD II SERIE	1995	2002-03	2.500
				HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1474	1977-86	1.000	IMPENZA WRX STI	1994	2001-03	13.000	CELICA 1.8 I 16V	1796	1999-03	2.000
				HORIZON LD/EXO	1905	1983-86	1.000	SVX	3318	1991-96	6.000	CELICA 1.8 I 16V (192 CV)	1796	1999-03	2.500
				1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000	CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
				SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1991-86	1.000	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
				SOLARA D	1905	1984-86	1.000	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 18V 4WD	1994	1997-03	2.000	PREVIA	2438	1990-94	1.500
				TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2949	1980-84	1.000	LEGACY OUTBACK H6 3.0	2999	2000-03	2.500	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
				TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-03	1.500	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3666	2003	5.500
				SAMBA	954-1360	1981-86	750	M 80	758	1992-93	750	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003	4.000
				SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	<b>SUNBEAM GRAN BRETAGNA</b>				CELICA VI (SERIE (TUTTI I MODELLI))	1762-1998	1993-99	2.000
				SAMBARALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	RAPIER	1390-1725	1956-67	4.500	CELICA CABRIOLET VI (SERIE)	1998	1993-99	3.500
								RAPIER CONVERTIBLE	1494-1592	1959-63	7.500	CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD WS	1998	1993-99	6.000
								ALPINE ROADSTER	2267	1954-56	15.000	<b>TRIUMPH GRAN BRETAGNA</b>			
								ALPINE (V/III/V/IV/VV ROAD)	1494-1725	1959-68	14.000	DOLDMITE BERLINA	1496-1767	1937-39	20.000
								ALPINE TIGER V6 (II) ROAD	4261-4737	1964-68	25.000	DOLDMITE ROADSTER	1999	1939-39	40.000
								VENEZIA	1592	1964-65	12.000	REOWN	2088	1949-55	10.000
								IMP	875	1963-71	3.000	MAYFLOWER	1247	1952-55	8.000
								CALIFORNIAN/STILETTO	875	1967-71	3.500	HERALD	948-1147	1939-70	3.000
												HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	3.500
												HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	6.000
												VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
												VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	7.000
												TR2	1991	1953-55	30.000
												TR3	1991	1955-58	27.000
												TR3A	1991	1957-61	28.000
												TR3 B	1991	1962	30.000
												ITALIA	1991	1960-61	20.000
												TR4	2138	1961-65	24.000
												TR4 IRS	2138	1965-67	26.000
												TR5 PL	2498	1967-68	30.000
												TR 250	2498	1967-68	27.000
												TR6 PL	2498	1969-75	20.000
												2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
												2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500
												SPITFIRE 4	1147	1962-64	10.000
												SPITFIRE MKII	1147	1964-67	8.000
												SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	8.000
												SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	7.000
												SPITFIRE 1500	1493	1974-80	8.000
												STAG	2997	1970-77	12.000
												GT6 COUPÉ MKI	1998	1966-68	10.000
												GT6 COUPÉ MKII	1998	1968-70	8.000
												GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	9.000
												TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500
												1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
												1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000
												DOLDMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000
												DOLDMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500
												TR7 COUPÉ	1998	1976-81	5.000
												TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500
												ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750
												<b>TVR GRAN BRETAGNA</b>			
												GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000
												GRIFITH	4727	1962-67	25.000
												VIXEN	1598-1798	1967-70	14.000
												TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000
												TASMIN	1993-2792	1980-88	18.000
												280/390/390/400/420/450	2792-4441	1980-91	18.000
												S CONVERTIBLE/SZ/SZC	2792-2935	1986-90	17.000
												SPeed EIGHT	3947	1989-91	18.000
												S3/S3C	2935	1990-91	20.000
												CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-03	25.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT I S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
GRIFTHI 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT I S. QTD VARIANT	1588	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
CHIMERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
TUSCAN/S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT II SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 GL D6 SW	2383	1982-91	2.000
<b>UAZ RUSSIA</b>				MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	18.000	PASSAT II S. G80 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
<b>UMM PORTOGALLO</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	15.000	PASSAT III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1982-93	2.000
4X4/ALTERIA/LVOR	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	12.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
<b>VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	9.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	10.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-94	1.500	284 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	CORRADO 2.8 VR6	1781	1988-93	2.000	285 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	1500/1500 S	1493	1961-65	3.000	CORRADO 2.9 VR6	2862	1991-95	2.000	282 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	1500/1500 S 1.600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	1800 L/TL	1493-1584	1965-73	3.500	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
<b>VAUXHALL GRAN BRETAGNA</b>				411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
14/40	2297	1921-27	18.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV 2.8 VR6	2324	1997-03	2.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
2380	4000	1922-26	20.000	KARMANN GHIA/LS TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
30/98	4724	1922-26	30.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
25/70	3890	1926-28	30.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1596-1984	1992-94	1.000	780 GLE V6	2849	1982-87	1.500
20/60	2762-2916	1927-30	25.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	6.000	VENTO D/T	1896	1992-94	1.000	780 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLINO MEX CO	1192-1584	1978-91	3.500	NEW BEETLE	1390-1984	1998-03	2.500	780 GLE D/TD	2383	1982-87	1.000
80	3317	1931-32	18.000	PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	780 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
27HP	3180	1933-36	15.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	780 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
BIG 6	2992	1933-35	13.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	Lupo GTI	1598	1999-03	1.500	780 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	780 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	780 GLE TURBO. (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	780 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 GLE TURBO SW (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO COUPE G40	1272	1985-94	2.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
12 HP	1442	1946-48	7.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	750	PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-03	3.000	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
25 HP	3215	1936-39	13.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	780 TURBODIESEL	2383	1985-81	1.500
10 HP	1203	1938-40	7.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	PHAEON 4.2 V6	4172	2003	5.000	960 201 TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
10 HP	1203	1946-47	6.000	GOLF I SERIE DIESEL	1093-1457	1981-83	1.000	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	2.500	NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003	4.000	960 201 TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1978-78	6.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.8/2.0	1781-1984	2003	5.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
VELOX (LP)	2275	1948-51	4.500	GOLF GTI 5 MARCE 1800	1588	1978-82	5.000	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
VELOX (EP)	2275	1951-52	4.500	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500	TOUAREG 4.2 V6	4172	2002-03	6.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
VELOX (EPV)	2262	1952-57	5.500	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	2.500	TOUAREG 2.5 R5TDI	2461	2002-03	3.500	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	2.500	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	850 GLE/GLT	1984-2435	1981-94	1.000
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000	<b>VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA</b>							
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000	GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000	914/4	1679	1969-72	12.000	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1983-96	2.000
CRESTA (EPIC)	2262	1954-57	5.000	GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000	914/6	1991	1969-72	20.000	850 T-5 R	2319	1985-96	3.000
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	914/8	1795	1973-75	10.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500	914 L8	1971	1972-75	10.000	850 TURBO 20V T-5	2319	1983-96	2.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500	GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	850 T-5 R	2319	1985-96	3.000
VISCONTI	3293	1966-72	5.000	GOLF GTI 16V	1781	1985-89	3.000	<b>VOLVO SVEZIA</b>							
VICTOR	1507	1957-59	4.500	GOLF GTI 18V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.500	ÖV 4	1944	1926-29	25.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	GOLF GTI G60	1781	1980-91	5.000	PV 4	1944	1927-29	25.000	850 TURBO 20V T-5	2319	1983-96	2.000
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	GOLF RALLYE	1781	1989-90	7.000	PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	15.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	GOLF COUNTRY	1781	1990-91	2.000	PV 656/657/658/659	3670	1935-37	15.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1981-94	1.000	PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	15.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR 2000 (FD)/VX 4-90	1975	1967-72	3.000	GOLF III D/TD	1896	1981-94	1.000	PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	15.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX 4-90	1759-2279	1972-78	2.000	GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1983-94	1.000	PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	15.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	GOLF III VARIANT D/TD	1896	1983-94	1.000	PV 60/61	3670	1942-50	12.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
VENTORA	3294	1968-72	3.500	GOLF III GTI/18V	1894	1981-97	1.500	PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58					

# QUATTORRUOTE

## + SPECIALE 700<sup>Q</sup>

QUATTORRUOTE



320 PAGINE  
A SOLO  
**€ 3,00**  
IN PIÙ



# UN VIAGGIO NEL MEGLIO DELLA NOSTRA STORIA

Quattroruote + Speciale 700 € 8,00 - solo Quattroruote € 5,00

in collaborazione con **BRIDGESTONE**

# RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION 



Prova subito la nuova  
**App di Ruoteclassiche**



[ruoteclassiche.it/digitaledition](http://ruoteclassiche.it/digitaledition)

# I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro				
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				642N65/N65R	728	1959-63	3.500	190.38	171.74	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000				
430	5816	1939-50	8.000	642T65	728	1959-63	4.200	190.38 SPECIAL	171.74	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000				
800	8725	1940-50	10.000	639 N2/N3 (CVLE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700				
450/455	6330	1950-59	6.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO III/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200				
900/950	8725	1950-58	9.500	671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.42 TURBOSTAR	171.74	1984-92	2.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800				
MILLE	11050	1958-65	3.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.48 TURBOSTAR	171.74	1989-92	4.000	LEONCINO N SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000				
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	171.74	1980-92	5.000	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500				
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682T2	10676	1956-61	4.200	300 PC	13298	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000				
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682N3	11548	1962-84	2.500	190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000				
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682T3	11548	1962-84	3.000	330.26	171.74	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000				
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	C40/C50	4678	1958-60	2.000	330.35	171.74	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000				
<b>ASTRA ITALIA</b>				682N4	11548	1970-84	2.000	<b>LANCIA ITALIA</b>								TITANO S	11150	1961-67	3.500
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682T4	11548	1970-84	2.400	3RO 464/564	6875	1938-47	12.000	100/120	7412	1967-70	1.500				
BM25	19560-17174	1972-80	1.000	690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	ESARO	6875	1942-46	11.000	150	8905	1967-70	1.800				
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>				690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800				
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU B 503	8864	1955-57	13.000	190/260	14886	1970-75	3.200				
VISCONTED/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	3.000	ESADELTA/B 503	8864	1956-62	6.000	<b>OMT ITALIA</b>							
AMBROSIANO Q/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	690N4/T4	9819	1969-71	1.000	ESADELTA/B 401	8245	1959-66	2.500	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500				
AMBROSIANO Q/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	3.000	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>							
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>				618N/N1	2893	1965-67	1.300	JOLLY	1090	1959-63	1.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800				
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	618N2/N3	3455	1967-77	900	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	<b>RENAULT FRANCIA</b>							
<b>BIANCHI ITALIA</b>				625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100				
MILES/CMS	4938-4847	1934-52	8.000	625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	<b>SCANIA SVEZIA</b>							
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	645/650/662N1 SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000	ESADelta C 402	9469	1967-75	2.400	110	11020	1969-76	2.100				
AMBROSIANO Q/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESADELTA C 402 TRATT, 4 ASSI	9469	1967-75	2.000	140	14180	1969-76	2.500				
FLARIE TE	5319	1951-56	2.800	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	86	7790	1976-81	1.300				
AUDAX	5319	1951-56	3.500	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>								111	11020	1976-81	1.500
<b>CITROËN FRANCIA</b>				693N/T	12883	1966-70	2.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	141	14180	1976-81	2.000				
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	238	1197-1949	1969-75	500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	82	7790	1981-88	1.000				
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	684N/T	9819	1970-73	1.200	380 D18	19145	1975-80	1.800	112	11020	1981-88	1.200				
<b>FIAT ITALIA</b>				691N/T	13798	1970-73	2.200	<b>MAN GERMANIA</b>								142	14190	1981-88	1.500
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	F8 FONTON	11413	1956-69	1.000	142T	14190	1981-88	2.000				
15TER	4388	1913-22	10.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	<b>SPA ITALIA</b>							
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	<b>MERCEDES GERMANIA</b>								38R	4053	1936-46	10.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	242	2498	1975-82	500	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	<b>UNIMOG GERMANIA</b>							
621	2516	1930-35	8.000	<b>FORD EUROPA</b>				LPI SERIE (ECCETTOL P333)	4580-10830	1950-65	1.700	BOHERINGER	1767	1947-51	4.000				
621/621N	4580	1934-39	10.000	TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	LP333	10830	1958-61	3.000	401/411	1767	1951-63	4.000				
632N/633N	5540	1931-37	12.000	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	LP II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	404	2195	1955-80	1.000				
634N (II) SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	L319	1767	1956-69	1.200	406/416	1767	1963-88	2.000				
626N	5750	1939-47	5.000	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>				NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	<b>VIBERTI ITALIA</b>							
666N/N7	9365	1939-47	8.000	D65	5800	1937-46	8.000	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17435	1973-88	1.200	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000				
1100 BLR/ELR	10098	1948-53	4.000	D80	7300	1937-46	12.000	<b>OM ITALIA</b>								<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>			
640N	6032	1948-52	4.500	<b>IVECO ITALIA</b>				OM ITALIA				F88	9602	1965-77	2.000				
680N	10170	1948-52	7.000	40	3455	1976-80	500	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	F89	19670	1970-77	2.000				
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	65/75/90 PC (CIVILI)	3886-5184	1975-85	1.000	TAURUS	5320	1939-47	7.000	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500				
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	TAURUS 340	5320	1949-51	4.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700				
642N	6650	1952-55	4.200	110/130 NQ/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	SUPER TAURUS	5836	1951-57	5.000								
642T	6650	1952-55	5.000	140/150/159 NQ/NT	9572	1976-82	1.000	ORIONE 400Q/ORIONE 400Q8	10640	1946-52	10.000								
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	160 NQ/NT	6129	1970-76	1.100	SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000								
642T2/T6	6650	1955-58	4.800	180 NQ/NT	13798	1974-76	2.000												
				170/190.26 NQ/NT	13798	1975-80	1.500												
				170/190.33/35 NQ/NT	17174	1975-80	1.500												
				190.35	17174	1980-84	1.500												

# LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
<b>AMC/RAMBLER</b>				<b>CADILLAC</b>				<b>ELDORADO COUPÉ</b>				<b>CHECKER</b>			
AMBASSADOR		1966-74	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000	MARATHON 8 CILINDRI		1961-70	5.000
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000
AMX		1968-70	30.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	5.500
HORNET		1970-75	4.000	RIVIERA		1963-65	20.000	COUPÉ		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/4 00/455 COUPÉ		1965-73	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	180.000				
PACER		1975-80	5.000	GS 350/4 00/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	ELDORADO COUPÉ		1959	45.000				
EAGLE		1981-87	6.000	RIVIERA		1966-73	15.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	90.000	<b>CHEVROLET</b>			
<b>BUICK</b>				<b>BERLINA 4 PORTE</b>				<b>CONVERTIBILE</b>				<b>BERLINA 2/4 PORTE</b>			
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-64	30.000	STATION WAGON		1946-54	9.000
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	COUPÉ		1946-52	25.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	75.000
STATION WAGON		1946-53	80.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000
SKYLARK		1953	130.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000	STATION WAGON		1949-58	15.000
STATION WAGON		1954-74	15.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000	COUPÉ		1949-54	18.000
SKYLARK		1954	100.000	COUPÉ		1953-58	30.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C1)	1953	200.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	200.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	140.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	LIMOUSINE		1975-89	7.500	BERLINA 2/4 PORTE	6 CL -20%	1955-60	15.000
								ALLANTÉ		1987-91	7.000	COUPÉ	IN+50%/6 C-20%	1955-57	30.000
								SEVILLE SL/SYSTS		1994-01	3.000	CONVERTIBILE		1955-57	75.000
								ELDORADO TC		1994-01	5.500	NOMAD		1955-57	55.000

## 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.

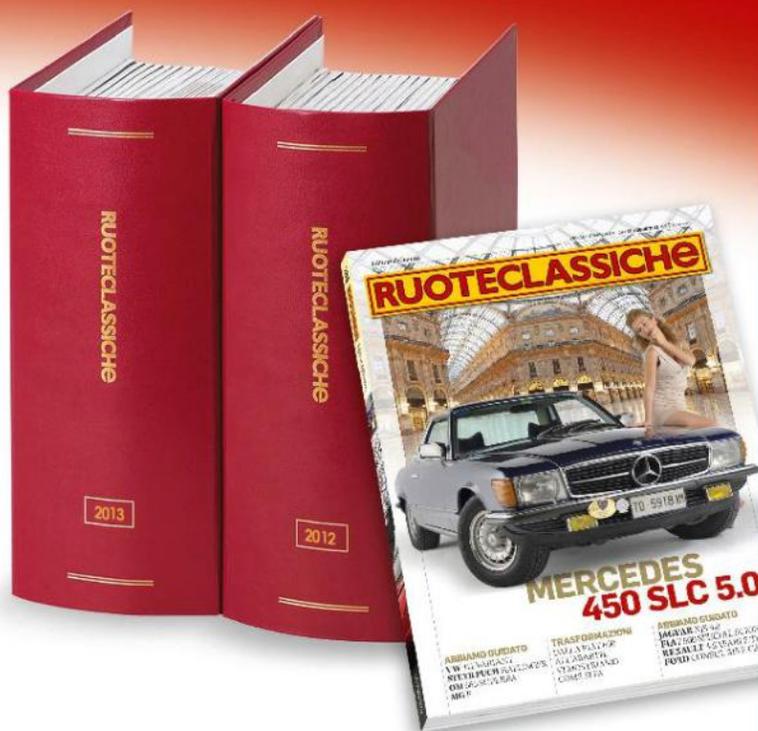
Ogni Raccoglitore

€ **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%	1959-60	85.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	HAWK		1968	25.000
COUPE	6 CL-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	Ghia LIMOUSINE		1957-61	22.000	<b>PLYMOUTH</b>			
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	<b>EDSEL</b>				BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000	COUPE		1958	15.000	CONVERTIBILE		1961-83	3.500	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	CONVERTIBILE		1958	40.000	<b>KAISER</b>				STATION WAGON		1950-56	10.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	STATION WAGON		1958	12.000	BERLINA/COUPE		1947-55	4.000	FURY COUPE		1966	30.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1962-66	65.000	COUPE		1959-60	12.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
CORVAIR TURBO		1962-66	9.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	<b>LINCOLN</b>				COUPE		1957-60	20.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	STATION WAGON		1959	10.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	<b>FORD</b>				CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	FURY COUPE		1957-58	45.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	T TOURING		1918-27	20.000	2/4 PORTE		1949-55	20.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CHEVILLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	T SEDAN/COUPE		1918-27	15.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	A SEDAN/COUPE		1927-32	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVILLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	A PHAETON		1927-32	25.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
CHEVILLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONTINENTAL COUPE		1956-57	50.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000
CHEVILLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	V8 SEDAN/COUPE		1932-34	38.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	23.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	10.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	BERLINA		1977-89	5.500	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1968-70	40.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	20.000	V8 COUPE		1935-42	35.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	COUPE		1977-89	10.000	BARRACUDA COUPE		1970-71	26.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	<b>MERCURY</b>				BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	CUDA COUPE	440+50%+HEM+150%	1970-71	40.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	COUPE		1946-51	18.000	BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	25.000	BARRACUDA COUPE		1972-74	20.000
CHEVILLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	35.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	<b>PONTIAC</b>			
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	10.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	15.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	120.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	5.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE	(C4)	1983-94	7.000	HARDTOP		1952-59	15.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	COUPE		1949-52	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1985-91	11.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1986-91	17.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1955-57	55.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	COUPE		1953-60	14.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000	THUNDERBIRD COUPE	I.S.	1958-60	18.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1958-60	35.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	4.500	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE COUPE	(C5)	1996-03	15.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	15.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BONNEVILLE COUPE	IN+20%	1958	70.000
CORVETTE COUPE 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	15.000	COUGAR		1967-73	15.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	8.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	20.000	COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	25.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
<b>CHRYSLER</b>				THUNDERBIRD COUPE	II-V.S.	1961-66	14.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	23.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-V.S.	1961-66	22.000	<b>METROPOLITAN</b>				TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	10.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	25.000	COUPE		1954-62	10.000	GRAND PRIX COUPE		1962-66	14.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	25.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GTO COUPE		1964-67	35.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	30.000	OLDSMOBILE				GTO CONVERTIBILE		1964-67	50.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	110.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1967-68	30.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
300 COUPE		1955-61	65.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	COUPE		1946-60	15.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	18.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	60.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	18.000
COUPE		1957-61	25.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-71	9.000	STATION WAGON		1949-60	15.000	FIREBIRD COUPE		1967-81	15.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	23.000	FIESTA CONVERTIBILE		1963	125.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	35.000
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	5.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	12.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1967-68	30.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.500	GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	40.000
COUPE		1962-74	10.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	10.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	TRANS AM		1969	120.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	COUPE		1961-74	10.000	TRANS AM		1970-73	35.000
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	TRANS AM		1974-81	20.000
300 HURST COUPE		1970	20.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	STARFIRE TURBO		1962-63	18.000	<b>SHELBY</b>			
<b>DE SOTO</b>				MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	JETFIRE COUPE		1962-63	8.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1965	150.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	442 COUPE		1965-69	18.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1966	140.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 350 COUPE		1967-70	90.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	TORONADO COUPE		1966-70	18.000	MUSTANG GT 500 COUPE		1967-70	130.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	HURST OLDS		1968-69	30.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	155.000
COUPE		1957-60	25.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	442 COUPE		1970-72	28.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	175.000
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	442 CONVERTIBILE		1970-72	40.000	<b>STUDEBAKER</b>			
ADVENTURER COUPE		1957-59	55.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	RALLYE 350		1970	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	10.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	100.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	TORONADO COUPE		1971-78	11.000	CONVERTIBILE		1946-52	24.000
<b>DODGE</b>				MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	30.000	TORONADO COUPE		1973-75	12.000	COUPE		1953-55	18.000</

# RUOTECLASSICHE

## SIAMO ARRIVATI A 300

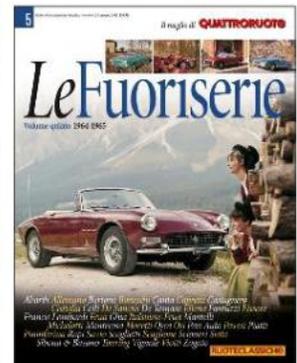
SERVIZI		mese	pagina
<b>AUTOMOBILI</b>			
<b>ALFA ROMEO</b>			
6C 2500 Sport Cabriolet Ghia (1947)	Regine del passato	gennaio	26-33
6C 2500 SS Cabr. Pinin Farina (1950)	Regine del passato	ottobre	34-41
12C 3000 Castagna (1939)	Regine del passato	marzo	32-37
166 3.0 V6 24V (1998-2003)	Youngtimer	agosto	62-69
1900 (1952)	Ritrovamenti	settembre	18-19
1900 SS Touring (1957)	Impressioni	dicembre	92-97
Alfasud Trofeo (1976)	Nate per correre	marzo	76-81
Montreal (1970-1977)	Collezionisti	luglio	58-65
<b>ASTON MARTIN</b>			
DB2/4 MK III Saloon (1957)	Regine del passato	novembre	30-39
<b>AUDI</b>			
TT Quattro (1998-2005)	Youngtimer	luglio	46-53
<b>AUTOBIANCHI</b>			
126 (1972)	Pezzi unici	ottobre	100-101
A111 (1972)	Impressioni	ottobre	116-121
<b>BENTLEY</b>			
S3 Continental D.H.C. Graber (1967)	Regine del passato	dicembre	30-35
Turbo R (1996)	Regine del passato	febbraio	26-33
<b>BMW</b>			
502 (1954-1961)	Depliant	agosto	52-53
600 (1957-1959)	Depliant	maggio	100-103
1802 Touring vs 2002 tii Touring (1973)	Test a test	luglio	106-117
M5 (1998-2003)	Youngtimer	dicembre	52-59
M535i (1981)	Impressioni	aprile	112-119
<b>CADILLAC</b>			
30 HP (1910)	In viaggio con la storica	marzo	110-115
Fleetwood Eldorado C.B. (1978)	Regine del passato	luglio	30-37
<b>DAIHATSU</b>			
Fellow Max 360 (1975)	Impressioni	giugno	76-81
<b>DKW</b>			
Junior de Luxe (1962)	Impressioni	ottobre	122-127
<b>FERRARI</b>			
166 Spider MM Competizione (1949)	Regine del passato	aprile	34-39
250 GT Spider Pinin Farina (1957)	Regine del passato	settembre	26-31
<b>FIAT</b>			
126 Jungla Savio (1978)	Impressioni	novembre	96-99
130 (1973)	Protagoniste	marzo	66-71



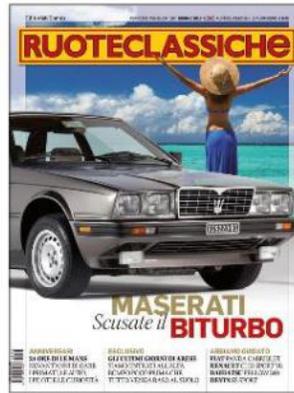
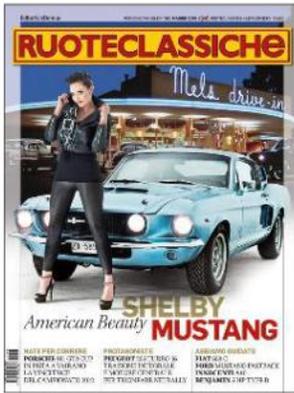
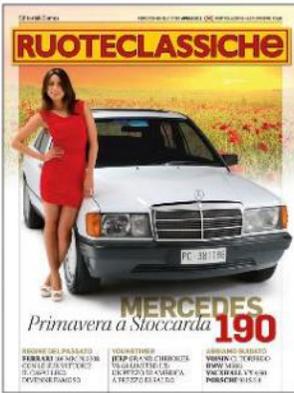
SERVIZI		mese	pagina
130 Coupé (1974)	Impressioni	marzo	72-73
500 R (1973)	Protagoniste	novembre	60-65
500 Special Scioneri (1971)	Impressioni	agosto	112-117
508 C (1939)	Impressioni	maggio	66-71
600 T (1968)	Impressioni	novembre	132-137
850 Grand Prix Francis Lombardi (1968)	Impressioni	marzo	42-47
1100/103 TV Monterosa (1956)	Impressioni	febbraio	86-91
1100 E Supergioiello Ghia (1952)	Impressioni	febbraio	80-85
1100 E Zagato (1952)	Nate per correre	dicembre	106-111
1200 Granluce (1958)	Protagoniste	gennaio	52-59
1200 S Spider Osi (1964)	Impressioni	luglio	100-105
1400 B Junior Ghia (1952)	Pezzi unici	settembre	60-65
1400 Cabriolet (1951)	Impressioni	ottobre	82-87
2300 (1962)	Protagoniste	dicembre	66-73
Nuova 500 e 500 R	L'evoluzione	novembre	68-71
Panda 750 Italia '90 Cabr. Maggiore (1990)	Pezzi unici	giugno	96-101
Uno (prima serie)	Gamma	febbraio	112-117
Uno 45 S (1984)	Protagoniste	febbraio	104-111
<b>FORD</b>			
Consul Capri GT (1963)			
e Consul 315 De Luxe (1961)	Test a test	agosto	86-97
Escort 1100 XL (1971)	Impressioni	novembre	100-107
Escort RS 2000 (1978)	Impressioni	marzo	122-127
Mustang 289 Fastback (1968)	Impressioni	maggio	80-85
<b>GAZ</b>			
M 20 Pobeda (1956)	Impressioni	luglio	118-123
<b>GIANNINI</b>			
500 TV (1966)	Impressioni	marzo	116-121

**Tutto il design italiano**

Sotto. Il periodo d'oro dei carrozzieri italiani (1956-1970) è il tema della collana in sette volumi "Le Fuoriserie", uscita in allegato a RuoteClassiche da febbraio ad agosto. Nessun'altra opera offre una documentazione altrettanto ricca.



L'ambito traguardo è stato raggiunto col fascicolo di dicembre. Chi lo avesse perso può richiederlo, come gli altri arretrati, allo 02 57316431 (lunedì-venerdì 8.45-21; sabato 8.45-13) oppure su [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it). Il prezzo è di 7,50 euro l'uno. Disponibili anche gli speciali "Le Fuoriserie", il "Calendario 2014" e "I dossier Alfa Romeo"



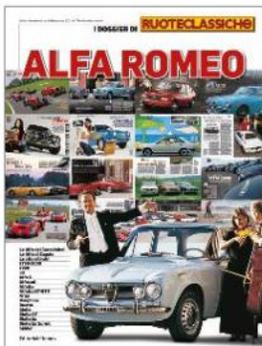
**La passione è di tutti**  
A sinistra. Le copertine del primo semestre accolgono vetture di modesto valore, come Fiat "1200" e Mercedes-Benz "190", e autentici miti, come la Ford "Mustang". Anche durante tutto il 2013 Ruoteclassiche ha perseguito la sua policy di ospitare vetture di tutte le categorie ed epoche, senza discriminazioni.

SERVIZI		mese	pagina
<b>INNOCENTI-AUSTIN</b>			
A 40 Mk II (1962)	Impressioni	maggio	92-99
<b>ISO</b>			
Isetta (1953)	Impressioni	dicembre	118-123
<b>ISOTTA FRASCHINI</b>			
8A SS (1930)	Regine del passato	giugno	28-35
<b>JAGUAR</b>			
XJS 4.0 Convertible (1994) e XJS 4.0 Coupé Celebration (1995)	Test a test	agosto	104-111
XK8 (1996-2005)	Youngtimer	novembre	42-49
<b>JEEP</b>			
Grand Cherokee V8 5.9 LTD LX (1997-99)	Youngtimer	aprile	94-101
<b>LANCIA</b>			
Flaminia 3C 2,8 Speciale (1963)	Pezzi unici	luglio	124-131
Flavia Coupé Vignale (1962)	Pezzi unici	novembre	78-83
Fulvia Coupé 1,3 S Montecarlo (1972)	Protagoniste	settembre	66-71
Sibilo Bertone (1978)	Pezzi unici	aprile	120-125
Thema I e II generazione	Editoriale	novembre	5
Thema Plus Zagato (1985)	Pezzi unici	agosto	124-129
<b>LOTUS</b>			
Elan +2S 130/5 (1973)	Impressioni	dicembre	112-117
<b>MASERATI</b>			
8CM (1934)	Nate per correre	luglio	92-99
200 Si (1957)	Regine del passato	agosto	30-37

SERVIZI		mese	pagina
Gamma 1948	Depliant	settembre	36-39
3200 GT (1998-2001)	Youngtimer	maggio	118-125
Biturbo (1983)	Protagoniste	giugno	86-91
Merak SS (1980)	Protagoniste	febbraio	54-59
<b>MAZDA</b>			
RX-8 (2003-2009)	Youngtimer	ottobre	42-49
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
190 (1986)	Protagoniste	aprile	68-73
300 SL-24 (1993)	Impressioni	novembre	24-31
380 SE (1980)	Impressioni	febbraio	92-97
450 SLC 5.0 (1978)	Protagoniste	ottobre	74-79
540 K Spezial Roadster (1939)	Pezzi unici	ottobre	130-135
<b>MG</b>			
F (1995-2001)	Youngtimer	settembre	52-59
<b>OM</b>			
665 Superba SS MM Castagna (1931)	Impressioni	settembre	94-99
<b>OPEL</b>			
Kapitan MK3 (1951-1953)	Depliant	novembre	84-89
<b>PEUGEOT</b>			
104 L (1975)	Impressioni	gennaio	110-117
204 Cabriolet e Coupé (1968)	Protagoniste	luglio	74-81
205 Turbo 16 (1983)	Protagoniste	maggio	104-109
304 Cabriolet (1970)	Posta	agosto	26
<b>PORSCHE</b>			
356 A 1600 (1956)	Impressioni	gennaio	86-93
911 GT3 Cup (2012)	Nate per correre	maggio	46-53
911 S 2.4 (1973)	Impressioni	aprile	102-107
Boxster (1996-1999)	Youngtimer	marzo	102-109
<b>RENAULT</b>			
4 Safari (1977) e 4 TL (1992)	Impressioni	agosto	72-77
Clio Sport V6 (2000-2005)	Youngtimer	giugno	110-117
<b>ROLLS-ROYCE</b>			
Silver Cloud (1958)	Regine del passato	maggio	36-41
<b>SHELBY</b>			
Mustang GT 500 (1967)	Protagoniste	maggio	72-77
<b>SIATA</b>			
Spring 850 Spider (1967)	Impressioni	dicembre	76-77



SERVIZI		mese	pagina
<b>STANDARD TRIUMPH</b>			
Herald 12/50 (1963)	Impressioni	gennaio	102-109
<b>TRIUMPH</b>			
Spitfire 4 St. 2 vs Spitfire 4 Works Rally	Nate per correre	novembre	112-123
<b>VAUXHALL</b>			
VX 4/90 (1964)	Impressioni	aprile	80-87
<b>VOISIN</b>			
C1 Torpedo Belvallette (1921)	Impressioni	aprile	54-61
<b>VOLKSWAGEN</b>			
411 LE Variant (1971)	Impressioni	settembre	112-117
Golf GTI G60 (1990) e G60 Rallye (1989)	Youngtimer	gennaio	38-45
<b>VOLVO</b>			
850 T-5R (1994-1997)	Youngtimer	febbraio	38-45
PV 444 (1947)	Depliant	giugno	94-95
Super Polar (1991)	Protagoniste	agosto	42-49
<b>AUTOMOBILI VARIE</b>			
Abarth "OT 850" (1964)	Posta	dicembre	26
Alfa Romeo in Belgio	Ritrovamenti	agosto	98-103
Alfa Romeo "Sprint 6C" (1982)	Posta	maggio	34
Benjamin "SHP Type B Course" (1923)	Nate per correre	maggio	112-117
Devin "SS" (1962)	Nate per correre	giugno	48-51
Fiat "500 A Giardinetta" (1946)	Ritrovamenti	aprile	14
Fiat "500 C" ("Jeep")	Ritrovamenti	maggio	24
Da Fiat "600 D"			
a Fiat Abarth "850 TC Corsa" (1967)	Trasformazioni	settembre	86-93
Iso Rivolta "Varedo" (1972)	Posta	agosto	29
Junior Replicas	Miniauto	luglio	86-91
Da Rover "Mini Cooper"			
a Morris "Mini Cooper S"	Trasformazioni	marzo	94-101
De Tomaso "Deauville" (1979)	Posta	dicembre	27
"Minima" dell'Ing. Passarin (1935)	Posta	aprile	32
Monica (1972)	Posta	aprile	31
Nota "Streamliner" (1958)	Nate per correre	febbraio	48-53
Rat Rod	Custom Cars	giugno	82-85
Steyr Puch "Hafinger 700 AP" (1973)	Fuoristrada	settembre	78-85
<b>GUIDA ALL'ACQUISTO</b>			
Alfa Romeo "166" (1998-2003)		agosto	70-71
Automobili anni Trenta		dicembre	124-131
Fiat "130" e "130 Coupé"		marzo	74-75
Fiat "500 R" (1972-1975)		novembre	66-67
Fiat "1800", "2100" e "2300" (1959-1963)		dicembre	74-75
Fiat "Uno" (1983-1989)		febbraio	110-111
Lancia "Fulvia Coupé 1.3 S Montecarlo"		settembre	72-73
Maserati "Biturbo" (1981-1983)		giugno	92-93
Maserati "Merak SS"		febbraio	60-61
Mercedes-Benz "190" (1982-1992)		aprile	74-75
Mercedes-Benz "450 SLC 5.0" (1978-1980)		ottobre	80-81
Peugeot "204 Cabriolet" e "204 Coupé" (1966-1970)		luglio	82-85
Peugeot "205 Turbo 16" (1983-1984)		maggio	110-111
Shelby "Mustang GT 500"		maggio	78-79
Volvo "Super Polar" (1990-1993)		agosto	50-51



**Allegati a gran richiesta**  
 Sopra. Il tema Alfa Romeo riscuote sempre successo. Così è stato anche per lo speciale con i dossier dei modelli più noti, uscito in allegato a novembre.  
 A destra. Il calendario "Fiat per tutti" (dicembre) ha proposto 13 immagini di quando eravamo forse più poveri, ma guardavamo al futuro con più fiducia.



Calendario 2014  
 RUOTECLASSICHE



SERVIZI		mese	pagina
<b>VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI</b>			
Farmobil "700" (1965)		ottobre	88-95
Fiat "508 4 Marce Furgoncino" (1937)		marzo	56-61
Fiat "668" (1950)	Fatti e persone	dicembre	17
<b>MOTOCICLETTE E SCOOTER</b>			
Ducati "Scrambler 450" (1975)	Motoclasiche	aprile	108-111
Gilera "RV 125" e "RV 200" (1984-1985)	Motoclasiche	dicembre	84-91
Scoter da tutto il mondo	Motoclasiche	giugno	102-109
<b>STORIA DELLE CASE</b>			
Alfa Romeo ad Arese - La capitolazione	Inchiesta	giugno	40-47
Alfa Romeo in Sudafrica	Posta	gennaio	24
Aston Martin (1913-1960)		gennaio	70-85
Aston Martin (1961-2012)		febbraio	62-79
Barchette Ferrari (1947-1957)	Nate per correre	aprile	40-41
Carrozzerie speciali Fiat		gennaio	60-65
Hupmobile	Posta	dicembre	28
International	Posta	febbraio	22
50 Anni Lamborghini	Anniversari	agosto	78-85
Kit Autodelta Alfa Romeo		marzo	84-85
Scioneri		agosto	118-123
Vauxhall		aprile	88-93
<b>PERSONAGGI</b>			
Gianni Agnelli	Editoriale	marzo	4-7
Giulio Borsari (1925-2013)		maggio	29
Peter Collins e Louise King	La storia	settembre	32-35
Guido Crepax e l'automobile nel fumetto		gennaio	34-37
Bernie Ecclestone		marzo	12
José Froilán Gonzalez	Flashback	agosto	6-7
Grace Kelly	Flashback	settembre	6-7
Little Tony	Flashback	luglio	6-7
Francis Lombardi		marzo	48-55
Flaviano Moscarini	Posta	novembre	26
Bruce Meyers (dune buggy)		aprile	42-47
Luigi Musso	Posta	novembre	28
Filippo Niccolini		marzo	82-83
Vito Proscia da Cassano delle Murge (BA)	Collezionista	febbraio	98-103
<b>SPORT</b>			
24 Ore di Le Mans (1923-2013)	La storia	giugno	52-75
Auto da Gran Premio a trazione integrale	La storia	gennaio	94-101
Carrera Panamericana 1953	La storia	novembre	90-95
Porsche Carrera Cup Italia	Gare	maggio	54-59
Scuderia Force in F1	Posta	ottobre	33
<b>GARE E RAID</b>			
Alfa Revival Club	Fatti e persone	novembre	10
Alpine Trial Centenary	Fatti e persone	agosto	12
Bergamo Historic Gran Prix	Fatti e persone	luglio	10
Coast to Coast in Ford "A"	Fatti e persone	dicembre	14
Coppa d'Oro delle Dolomiti	Grandi Eventi	ottobre	70-73
Coppa Franco Mazzotti	Fatti e persone	dicembre	16
Coppa Intereuropa Monza	Fatti e persone	luglio	13
Cuervo y Sobrinos Cup	Eventi	agosto	60-61
Giro di Sicilia	Fatti e persone	agosto	16-17
Giro notturno dell'Oltrepò Pavese	Fatti e persone	agosto	22



**Riviste da conservare**  
A sinistra. Le copertine del secondo semestre annunciano temi di grande rilevanza per gli appassionati. Tra questi, a novembre, l'ultima serie della Fiat "500", la "R" con cilindrata "600". A dicembre è uscito il trecentesimo numero della rivista. In copertina una stupenda Fiat "2300".

SERVIZI		mese	pagina
Goodwood Revival	Fatti e persone	novembre	16
Gran Premio Nuvolari	Grandi Eventi	novembre	52-59
Mille Miglia	Grandi Eventi	luglio	38-45
Modena Cento Ore Classic	Fatti e persone	luglio	20
Monterey Car Week	Grandi Eventi	ottobre	102-105
Pechino-Parigi	Fatti e persone	agosto	10
Raid dell'Etna	Fatti e persone	agosto	10
Raid dell'Etna	Grandi Eventi	novembre	108-111
Terre di Canossa International Challenge	Grandi Eventi	giugno	36-39
Trofeo Milan	Grandi eventi	novembre	40-41
Vernasca Silver Flag	Grandi Eventi	settembre	48-51
WinteRace (Cortina d'Ampezzo)	Fatti e persone	aprile	22
Winter Marathon	Grandi Eventi	marzo	62-65
<b>MANIFESTAZIONI</b>			
Auto a pedali G.P. Scuderie Campari	Fatti e persone	settembre	14
Amelia Island Concours d'Elegance (Usa)	Grandi Eventi	maggio	60-65
Asi Autoshow	Grandi Eventi	agosto	38-41
Auto anfibia a Manerba del Garda	Fatti e persone	agosto	21
Auto e Moto d'Epoca Padova (anteprima)	Grandi Eventi	ottobre	22-27
Auto e Moto d'Epoca Padova	Grandi Eventi	dicembre	36-49
Automotoretro Torino	Grandi Eventi	marzo	38-41
BielLa Style & Motori Expo	Grandi Eventi	novembre	18
Brokersclub Tribute Cup (GB)	Fatti e persone	luglio	14
Cavallino Classic a Palm Beach (Usa)	Fatti e persone	marzo	14
Centenario Aston Martin (GB)	Fatti e persone	settembre	12
Cinquant'anni Autodelta a Balocco	Fatti e persone	maggio	16-17
Citroën "Mehari" di Giancarlo Siani	Fatti e persone	novembre	13
Concorso d'eleganza Asi	Fatti e persone	novembre	14
Concorso d'eleganza Brescia	Fatti e persone	giugno	14
Concorso d'eleganza Classic Club Italia	Fatti e persone	novembre	19
Concorso d'eleganza Pebble Beach (Usa)	Fatti e persone	ottobre	13
Concorso d'eleganza Pebble Beach (Usa)	Grandi Eventi	ottobre	106-109
Concorso d'eleganza Trieste-Miramare	Fatti e persone	giugno	18
Concorso d'eleganza Trofeo Salvarola T.	Fatti e persone	maggio	12
Concorso d'eleganza Villa d'Este	Grandi Eventi	luglio	54-57
Festival Mercedes a Ornbau (D)	Fatti e persone	luglio	22
Fiat, mostra al Mirafiori Motor Village	Fatti e persone	giugno	16
Grand National Roadster Show (Usa)	Grandi Eventi	aprile	62-67
Il Meglio di Millennium	Fatti e persone	novembre	19
Maserati "Shamal" autodromo Pergusa	Fatti e persone	ottobre	18
Milano Autoclassica	Grandi Eventi	aprile	48-53
Mostra-Scambio Reggio Emilia	Fatti e persone	giugno	10
Motor Gallery Modena	Fatti e persone	luglio	21
Motoring Festival & Concours d'Elegance (Usa)	Fatti e persone	gennaio	14
Old Time Show Forlì	Fatti e persone	maggio	18
Povere ma Belle Padova	Grandi Eventi	dicembre	46-49
Povere ma Belle Roma	Fatti e persone	maggio	28
Raduno Reg. Fiat sulle Dolomiti di Brenta	Fatti e persone	ottobre	20
Retro Classics a Stoccarda (D)	Fatti e persone	aprile	16
Retromobile (F)	Grandi Eventi	marzo	86-91
Samba Summit & Veteran VW Show	Fatti e persone	dicembre	20
Settimana Motoristica Bresciana	Fatti e persone	novembre	12
<b>ASTE</b>			
Americane di John Staluppi		febbraio	118-121
Artcurial Parigi (F)		agosto	130-133

SERVIZI		mese	pagina
Artcurial a Retromobile (F)		marzo	92-93
Bonhams Brooklands (GB)		gennaio	118-123
Bonhams Goodwood (GB)		settembre	100-103
Bonhams Newport Pagnell (GB)		luglio	72-73
Bonhams Oxford (GB)		maggio	130-135
Bonhams Parigi (F)		aprile	130-135
Coys Graz (A)		dicembre	83
Gooding Amelia Island (USA)		maggio	130-135
Oldtimer Gallery Zurigo (CH)		agosto	133
RM Auctions Amelia Island (USA)		aprile	130-135
RM Auctions Arizona (USA)		marzo	130-135
RM Auctions Hershey (USA)		dicembre	78-82
RM Auctions Londra (GB)		novembre	72-77
RM Auctions Monterey (USA)		ottobre	110-115
RM Auctions Texas (USA)		giugno	124-129
RM Auction Villa d'Este		maggio	130-135
RM Auction Villa d'Este		luglio	68-71
<b>MUSEI E COLLEZIONI</b>			
Collezione Caponi	I luoghi del culto	ottobre	128-129
Iowa 80 Trucking Museum (USA)	Fatti e persone	marzo	20-21
Motormuzejs a Riga (LV)	Collezioni	settembre	74-77
Museo Ferrari a Maranello	Fatti e persone	luglio	12
Museo Ferrari a Maranello	I luoghi del culto	agosto	54-59
<b>TECNICA</b>			
Alfa Romeo "Montreal"	Tecnica	luglio	66-67
Autotelaio e scocca, le varie tipologie	Posta	agosto	29
Compressore volumetrico "G" Volkswagen	Posta	marzo	30
Disposizione cilindri nel motore	Posta	settembre	25
Frenata assistita	Posta	febbraio	23
Lubrificazione a carter secco	Posta	novembre	28
Jaguar "XJ6 Series I" motore 2,8 litri	Posta	giugno	26
Prodotti per la cura dell'auto	Manutenzione	ottobre	96-99
Sospensioni della Fiat "508 C"	Posta	luglio	28
<b>VARIE</b>			
300° Ruoteclassiche	Editoriale	dicembre	4-5
Accadde nel 1963	Anniversari	febbraio	46-47
Assegni scoperti per le auto storiche	Fatti e persone	dicembre	12
Automotrice Uerdingen (1953)	Treni	gennaio	66-69
Autostrada A8, c'era una volta	Flashback	novembre	6-7
Autostrada del Sole 50 anni dopo	Speciale	ottobre	52-69
Le auto dei calciatori dell'Inter 1965	Posta	giugno	27
Classic Club Italia	Visti da vicino	gennaio	46-49
Le corriere dell'Africa Orientale Italiana	La storia	maggio	86-91
Lingotto di Torino 90 anni fa	Ieri e oggi	maggio	42-45
Modena Classic Works	Fatti e persone	novembre	10
Natale coi fiocchi	Schegge	dicembre	6-7
Porsche "911" 50 anni	Anniversari	dicembre	50-51
Proposte regali di Natale	Varietà	dicembre	60-64
Redditometro, istruzioni per l'uso	Osservatorio	maggio	6-7
Scampagnate d'antan	Schegge	giugno	6-7
Take Away, ritrovamenti in Inghilterra	Ritrovamenti	dicembre	98-105
Tram ATM Torino 614	Ritrovamenti	aprile	76-79
Verifica tecnica Porsche Club Italia	Fatti e persone	giugno	12-13
Viaggiare alla moda	Varietà	settembre	40-47
Youngtimer, consigli per gli acquisti	Mercato	settembre	104-111



# MA\*FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Made in Italy

MAIN SPONSOR  
2014 2014  
WINTER MARATHON



GUARDA IL VIDEO DELLA SCORSA EDIZIONE



## VINCENTI ALLE TEMPERATURE PIÙ ESTREME

SEGUICI SU

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY  
TRADIZIONE ITALIANA  
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

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



**PEUGEOT 7 VOLTE CAMPIONE D'ITALIA RALLY.  
CI SI SENTE UN PALMO PIU' IN ALTO.**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

**Peugeot è Campione Italiano Rally Costruttori per la settima volta.** Ringraziamo i tanti piloti privati che, vivendo le sensazioni emozionanti di guidare una Peugeot, gareggiano e vincono per tutti noi. Congratulazioni a loro, e anche alla coppia Andreucci-Andreussi, al team di tecnici e agli sponsor, per un successo che conferma l'eccellenza tecnologica Peugeot, il marchio estero più titolato in Italia.

