

# RUOTECLASSICHE



## FIAT RITMO

*Arte moderna*

### REGINE

LANCIA DELTA  
S4 STRADALE  
E L'INTERVISTA  
A MIKI BIASION

### YOUNGTIMER

MITSUBISHI 3000 GT:  
TECNOLOGIA IN SALDO  
BMW Z3 2.8 COUPÉ:  
FORME AUDACI

### ABBIAMO GUIDATO

HILLMAN SUPER MINX  
VW GOLF GTI  
HOT ROAD FORD ROADSTER  
VERMOREL 1898



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1949 CISITALIA 202 Berlina**

**PORTFOLIO CLIENTI** 1924 Alfa Romeo RL Targa Florio (dalla collezione del Conte Lurani)  
1936 Talbot-Lago T 150C Spécial Roadster ● 1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia  
1950 Alfa Romeo 6C 2500SS Villa d'Este ● 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*



8

42

72

**La contromossa**

Linea di rottura, materiali innovativi, processo produttivo automatizzato: la "Ritmo" fu la risposta di Fiat all'arrivo sul mercato di una serie di agguerrite concorrenti: "Alfasud", "Golf", "Kadett", Renault "14". Servizio a pag. 54.

**AUTOMOBILI**

**Regine del passato**

Lancia "Delta S4" 1985:  
*Oltre ogni limite*

8

**Impressioni**

Lancia "Delta S4" 1985:  
*Tienila su di giri, la farai godere*  
Volkswagen "Golf GTI" 1981:  
*Fammela provare*  
Hillman "Super Minx Mk II" 1963:  
*Il signor Rossi si fa notare*

16

84

72

**Youngtimer**

Mitsubishi "3000 GT" 1991-2000:  
*Il Giappone invia la smentita*  
BMW "Z3 2.8 Coupé" 2000:  
*Brutta e cattiva*

42

90

**Protagoniste**

Fiat "Ritmo 60 CL" 1981:  
*Andare a tempo*

54

**Guida all'acquisto**

Fiat "Ritmo" 1978-82:  
*Trovarne una bella: missione impossibile*

60

**La prova di Quattroruote**

Fiat "Ritmo 60 CL":  
*Leader in Italia grazie al nome*

62

**La storia**

Mercedes-Benz "200 E" 1991:  
*Così ha ottenuto il "permesso di soggiorno"*

70

**La gamma**

Hillman, Humber e Singer 1961-65:  
*Sotto tre bandiere*

78

**Depliant**

Austin "FL1 Hire Cab" 1949:  
*Sette posti a noleggio*

98

**Rottami preziosi**

Fiat "Nuova 500 N Tetto Apribile" 1959:  
*Il fieno in cascina*

100

**Hot rod**

Ford "Roadster" 1932:  
*Il mio sogno americano*

106

**Antiquariato**

Vermorel "Type 2" 1898:  
*E adesso chi la guida?*

112

**STORIA E COSTUME**

**Interviste**

Miki Biasion: *Brutta bestia: mica ti ascoltava...* 18  
Giorgio Nada: *Te la racconto io l'automobile* 50

**TUTTOCLASSICO**

**Veicoli industriali**

Lancia "3Ro 564" 1940:  
*Bottino di guerra* 80

**MERCATO**

**Vendite all'asta**

Tojeiro-Jaguar "Sports Racing Prototype" 1959 64  
Jaguar "C Type" 1952 66  
Jaguar "XK 120 Roadster" 1951 67  
Jaguar "D Type" 1956 68  
Commer "TS3" 1960 69  
Parigi, solo andata 116

**Il polso del mercato**

*La 4x4 ha un posto nella storia* 123

**Vendo&Compro**

*Un ponte fra la domanda e l'offerta* 124

**Quotazioni**

*Dieci gradi di valore* 142  
*I prezzi dei veicoli industriali e commerciali* 159  
*I prezzi delle auto americane* 160

**RUBRICHE**

**Editoriale**

*Prima e dopo* 5

**Flashback**

G.P. del Belgio 2000: *Hakkinen&Schumacher Spa* 6

**Fatti e persone**

20

**Posta**

38

**Appuntamenti con le storiche**

120

# Qualità e brillantezza ai massimi livelli



**Meguiar's**  
since 1901

**Cera Gold Class con Carnauba**  
dona alla vernice una lucentezza incredibile.  
Disponibile in pasta liquida o spray.

Scopri gli altri prodotti della linea Meguiar's su [www.meguiars.it](http://www.meguiars.it)

Seguici su



**AUTOMOTORETRO**

32° Salone Internazionale  
**7-8-9 febbraio 2014**  
Torino - Lingotto Fiere Pad. Oval



# PRIMA E DOPO

**L**a storia dell'automobile è scandita da importanti eventi che segnano ognuno una svolta, una cesura che separa ciò che è stato da ciò che sarà. Per esempio, prima e dopo la guerra, prima e dopo l'avvento dell'alimentazione a iniezione elettronica; oppure, per le Ferrari, prima e dopo la morte del Commendatore, prima e dopo Pininfarina e così via.

Nel caso dei grandi marchi nazionali, sono stati molti gli eventi che hanno segnato una svolta. Prendiamo per esempio l'Alfa Romeo: l'abbandono dell'antica fabbrica del Portello, il passaggio alla trazione anteriore nella produzione di grande serie, oppure la chiusura dello stabilimento di Arese identificano periodi in base ai quali l'appassionato attribuisce alla produzione vari gradi di "purezza", e quindi di valore. Ebbene, da questo momento, egli dovrà tener conto di un altro evento che tratterà una linea, anzi un solco, nella storia dell'automobile italiana: la totale acquisizione da parte del gruppo Fiat dell'americana Chrysler.

Non c'è dubbio, la cesura sarà netta, perché porterà (in parte ha già portato) a una generale integrazione dei progetti al di qua e al di là dell'Atlantico. La distinzione dei modelli dei vari marchi riguarderà sfumature tecniche o stilistiche: finiture ed equipaggiamenti più o meno lussuosi, un'impostazione più o meno sportiva, al massimo qualche variante nella meccanica e nella linea. Ci vorrà del tempo perché il processo di integrazione, già avviato, si com-

pie. In ogni caso, il "matrimonio" con Chrysler segnerà un "prima" e un "dopo".

Facile prevedere che molti appassionati, ancora una volta, si abbandoneranno ai lamenti, ispirati dalla nostalgia per un passato che non può tornare: "Ah, le Fiat che guidava mio padre", "Ah, quando le Alfa Romeo avevano la trazione posteriore", "Ah, la classe delle Lancia di una volta"... Piaccia o no, dovranno accettare la realtà: fare una macchina fuori dagli standard e con contenuti esclusivi, coerenti con l'antica tradizione del marchio, non è più possibile: è un lusso che il gruppo torinese (ma potremo ancora definirlo "torinese"?) non può permettersi. Nessuna casa automobilistica, in nessuna parte del mondo, se lo potrebbe permettere: tre o quattro piattaforme con quattro o cinque famiglie di motori, declinati in varie cilindrate, basteranno per tutti i modelli di un grande gruppo automobilistico.

Nonostante ciò, vi saranno sempre schiere di appassionati che un giorno, fra venti o trent'anni, andranno alla ricerca delle Fiat, delle Lancia e delle Alfa Romeo che il padre o il nonno hanno posseduto e alle quali hanno legato i loro ricordi, ancorché si tratti di modelli dell'"Era Chrysler".

In altre parole, tutto continuerà come prima. Semplicemente, i futuri collezionisti dovranno tener conto di un'ulteriore, significativa cesura storica. "Prima e dopo Chrysler", fra venti o trent'anni, farà differenza. **R**

## Un ballo in maschera

**Sotto.** Così il nostro illustratore Stefano Tartarotti ha "semplificato" l'integrazione dei marchi Lancia, Alfa Romeo e Chrysler: tre mascherine per lo stesso modellobase. A queste si aggiungerà una mascherina col marchio di Fiat, meno personalizzata delle altre.



STEFANO TARTAROTTI

di Alessandro Bartoletti

# HAKKINEN & SCHUMACHER SPA

Il duo finnico-tedesco dà luogo al sorpasso più spettacolare nella storia della F.1. Uno nella scia dell'altro doppiano Zonta, accerchiandolo. Alla curva successiva Michael cede il passo. Perde la gara, ma quell'anno vincerà il suo terzo Mondiale, il primo dei cinque con la Ferrari

**V**elocissime, agguerritissime, vicinissime. La Ferrari di Michael Schumacher e la McLaren di Mika Hakkinen sono due proiettili. I motori strillano a più di 17.000 giri; le gomme stridono, si sfiorano, forse si toccano anche. Il pubblico trattiene il respiro e per un attimo le bandiere smettono di agitarsi.

Michael, due Mondiali con la Benetton nel 1994 e nel 1995, di far passare Mika non ci pensa affatto. In classifica il tedesco è due punti sotto il finlandese: un primo posto, qui a Spa-Francorchamps, in Belgio, quintultimo appuntamento della stagione 2000, può valere il Mondiale. Mika, due campionati del mondo anche lui, nel 1998 e nel 1999, è partito in testa ma al tredicesimo giro ha messo una ruota sull'erba ed è andato in testacoda. Ora è secondo, e non ci sta. Mika, però, è anche un pilota che usa la testa: capisce che non è ancora il momento giusto, e alza il piede. Le bandiere riprendono a sventolare.

Un minuto e cinquanta secondi più tardi, il tempo di un giro, Schumacher e Hakkinen escono dalla salita dell'Eau Rouge. Velocissimi, agguerritissimi, vicinissimi. I due piloti affrontano lo stesso tratto di prima, un rettilineo e poi una curva a destra, ma questa volta c'è un doppiaggio da fare: Mika resta attaccato al tedesco mentre la Bar del brasiliano Ricardo Zonta si avvicina rapidamente. È al centro della pista: Michael la passa a sinistra, Mika a destra. Il fin-

landese è fuori traiettoria ma non gli importa: continua a spingere sull'acceleratore, tocca i 18.000 giri, sorpassa in un colpo Zonta e Schumacher, ritarda la staccata e s'infilza per primo in curva.

È in momenti come questo che ti chiedi a che velocità vada la testa di un uomo mentre guida un'auto da corsa a più di trecento all'ora. Perché Mika Hakkinen, per prendere la decisione che ha appena lasciato senza parole e senza fiato sua moglie Erja e il direttore sportivo della Ferrari Jean Todt che sono ai box, il pubblico sugli spalti e i telespettatori di tutto il mondo, Ricardo Zonta e Michael Schumacher, ha avuto mezza frazione di secondo. E tu, che quel sorpasso l'hai visto in diretta da casa, pensi tante cose. Pensi che hai appena assistito a uno dei momenti più emozionanti ed eroici di tutta la storia della F.1. Pensi che tra tutte le possibilità, Hakkinen ha scelto la più folle ma anche l'unica che aveva per passare. Pensi al "povero" Zonta, che se li è visti sfrecciare ai fianchi in quel modo e non ha potuto fare altro che dire sotto al casco: "Questi sono matti".

Mika Hakkinen ha beffato Michael Schumacher, il suo rivale più grande. Ma ancora non sa che quell'uomo diventerà anche il campione più grande, con 7 Mondiali. Oltre ai due con la Benetton, ci saranno i cinque con la Ferrari, tutti consecutivi. Il primo, nonostante tutto, proprio in quella stagione. **R**

## Manovre da campioni

**Sotto.** Il doppio sorpasso subito da Ricardo Zonta, doppiato: Michael Schumacher lo supera a sinistra, Mika Hakkinen a destra e s'infilza nella curva successiva davanti al tedesco (fotogramma più a destra).

**In basso.** Lo stesso sorpasso ripreso dalla telecamera di Zonta, spettatore privilegiato del duello in corso.



"Hakkinen, come hai fatto?"  
Nella foto. A gara finita, ancora  
sulla macchina, il finlandese  
spiega a "Schumi", aiutandosi  
con la mimica,  
come l'ha superato.



L.A.T. PHOTOGRAPHIC



**Apparenze che ingannano**  
Nella foto. Sotto le vaghe  
sembianze di una "Delta" di serie  
si nasconde un telaio tubolare  
con motore centrale-posteriore  
disposto in senso longitudinale.  
Il cambio è in linea col motore e  
rivolto verso l'abitacolo.



# OLTRE OGNI LIMITE

Con i compressori volumetrico e turbo spinti al massimo arrivò a sfiorare 600 cavalli e vinse gare importanti, ma toccò livelli di pericolosità inaccettabili, come tutte le Gruppo B. Nonostante la trazione integrale

di **Alessandro Barteletti**, foto di **Paolo Carlini**

**E**ra il meglio che in quegli anni si potesse anche solo immaginare. E quando calò i suoi assi, la trazione integrale e il doppio sistema di sovralimentazione (volumetrico più turbocompressore), fu subito chiaro che non avrebbe lasciato scampo a nessuno. La Lancia "Delta S4", nome di progetto "SE038", aveva tutte le carte in regola per diventare - come si dice in gergo - una "ammazza rally", nel pieno rispetto di una tradizione iniziata dalla Casa di Chivasso con la "Fulvia Coupé", proseguita con la "Stratos" e mantenuta a testa alta dalla "037" nella prima metà degli Ottanta.

Ma la "Delta S4" non fu fortunata. Troppo potente, troppo veloce, troppo leggera. In altre parole: troppo pericolosa. Come tutte le Gruppo B. Il 2 maggio del 1986, al Tour de Corse, neanche sei mesi dopo il debutto, legò drammaticamente il suo destino a quello di un pilota tra i più promettenti, il finlandese Henri Toivonen, e del suo navigatore Sergio Cresto. Un incidente terribile: le fiamme divorarono la vettura e il suo equipaggio (vedi box a pagina 19). Fu l'inizio della fine delle Gruppo B, una categoria che in appena cinque stagioni (1982-86) causò troppi incidenti e troppi morti. Tra i piloti e tra il pubblico.

Quello che vedete in queste pagine è uno dei 200 esemplari di serie prodotti per ottenere, secondo il regolamento, l'omologazione per le corse. Appartiene alla Collezione Storica Lancia e ha percorso 300 chilometri soltanto. Anche nel- ➤





**Ha la pelle dura**

Sopra. Nonostante il telaio tubolare, anche la sezione centrale della carrozzeria contribuisce alla rigidità complessiva. Sulla "stradale" è in normale vetroresina; sulla Gruppo B è in Kevlar, assai più leggero a parità di caratteristiche meccaniche.



**Ossigeno al motore**

A destra. Sul tetto si apre una feritoia, in aggiunta alle due laterali, per convogliare aria al motore. Sulla versione da corsa, qui sopra veniva installato il radiatore dell'olio.

Nella foto. Sulla mascherina tipo "Delta" di serie è applicata la sigla "S4", sintesi di "Sovralimentata" e "quattro ruote motrici".



## LA LANCIA È L'ULTIMA AD ADOTTARE LA TRAZIONE INTEGRALE. MA RECUPERA SUBITO IL GAP

### Si scopre senza pudore

A destra. Il vano anteriore ospita il radiatore acqua con elettroventola, cui si affianca quello dell'olio.

Più a destra. Per raggiungere il ruotino di scorta non occorre ribaltare l'imponente "cofango" (così detto perché integra i parafranghi): la Lancia ha previsto un più agevole sportello di piccole dimensioni.



la versione stradale, seppur addomesticata, la vettura mantiene tutte le caratteristiche essenziali della "S4" Gruppo B: telaio tubolare, carrozzeria in materiale composito (vetroresina in questo caso, kevlar sulla variante da corsa), motore quattro cilindri "1750" con doppia sovralimentazione (250 cavalli contro gli oltre 500 raggiunti dalla Gruppo B) e quattro ruote motrici.

### Due ruote motrici non bastavano più

Fu proprio la trazione integrale la novità più importante, arrivata in casa Lancia quando le squadre avversarie, Audi in primis, già dominavano questa tecnologia. La Lancia "037", che con la trazione posteriore vinse il Mondiale nel 1983 lasciando i tedeschi di stucco, ancora si difendeva su asfalto, ma su sterrato e neve era sempre più spesso costretta all'inseguimento.

A coordinare il progetto della "Delta S4" fu l'ingegner Pierpaolo Messori, in quegli anni direttore tecnico dell'Abarth. "Ha avuto un coraggio enorme" ricorda oggi l'ingegner Sergio Limone, padre della "037", che nel programma "S4" era responsabile dello sviluppo della vettura. "Temevamo che avesse fatto il passo più lungo della gamba. Era tutto nuovo: la trasmissione, il motore, il telaio. Io forse avrei fatto prima una '037' a quattro ruote motrici e lavorato poi su quella base lì. Ma ebbe ragione lui: la 'S4', una volta a punto, si dimostrò una vettura straordinaria, con un potenziale enorme".

Il motore fu affidato all'ingegner Claudio Lombardi. La scelta cadde su un quattro cilindri, tutto in lega leggera, con cilindrata di 1759 cm<sup>3</sup> per rientrare, tenuto conto del coefficiente di 1,4 per i motori sovralimentati, nella categoria fino a 2,5 litri. Fu proprio il sistema di sovralimentazione l'eccellenza di questo motore: il turbocompressore KKK garantiva una potenza massima elevatissima, mentre il compressore volumetrico offriva prontezza di risposta e potenza già ai bassi regimi. "La soluzione di Lombardi - racconta ancora Limone - fu geniale e al tempo stesso la più naturale tenendo conto di due fattori: l'esperienza che avevamo maturato in Abarth con i compressori volumetrici e la conoscenza ancora li- ➤



## TELAIO, MOTORE, TRASMISSIONE: TUTTO ERA STATO PROGETTATO EX NOVO

### Le "spie" sono rosse

*Sotto. Il volante è rivestito in pelle scamosciata. Il marchio sulla razza inferiore ricorda che la vettura è stata sviluppata da Abarth, reparto corse di Fiat-Lancia. Fra tachimetro e contagiri c'è il manometro del turbo; più sotto, da sinistra: indicatore carburante, termometro acqua, termometro olio, manometro olio. Al centro della plancia, l'orologio e l'amperometro. Si noti, sulla console, il tasto del condizionatore Diavia.*

mitata che, al contrario, avevamo con i turbo ad alte prestazioni, penalizzati dal 'turbo lag', cioè il ritardo nella risposta. Nei rally, per ottenere una buona guidabilità, serve invece prontezza.

### Collaudato da "Mazinga"

La doppia sovralimentazione fu l'unica tra tutte le soluzioni inedite dalla "S4" a essere sviluppata su una vettura muletto, una "037" laboratorio ribattezzata "Mazinga". Aggiunge Limone: "Non dimentichiamo poi che a quei tempi non c'era al-

cun controllo elettronico: tutto funzionava con la sola regolazione pneumatica".

Il telaio della "Delta S4" era a traliccio di tubi, una tradizione Abarth, ma l'idea di rivestirlo con una struttura in composito con funzione portante fu una novità assoluta. La forma della carrozzeria, anche per motivi commerciali, ricordava la "Delta", ma fu pesantemente rivista in funzione della diversa disposizione meccanica. Il motore, infatti, era in posizione centrale-posteriore come sulla "037"; il cambio, altra novità vincente della "S4", era anch'es- ➤





#### **Costava più di una Ferrari**

*Sopra. I rivestimenti ricordano quelli della "Thema" dell'epoca. Apprezzabile il grado di finitura, considerato il carattere sportivo della vettura, che costava la bellezza di 110 milioni di lire. Basti dire che nell'86 una Ferrari "328 GTB" ne costava 85.*

#### **Senza manovella**

*A destra. L'uso di materiali compositi rende estremamente leggere anche le porte, che si aprono e chiudono senza sforzo. I finestrini sono scorrevoli. La maniglia è nascosta nella parte superiore dell'incavo portacarte.*





## IL 1° NOVEMBRE FU OMOLOGATA. IL 24 DEBUTTÒ IN GRAN BRETAGNA AL RAC. E VINSE

so centrale per meglio equilibrare i pesi, e non più posteriore a sbalzo. A proposito di "037", la sola eredità raccolta dalla "S4" furono le sospensioni, ma con l'arretramento degli ammortizzatori all'avantreno per permettere il passaggio dei semiassi. Sulla vettura di serie era previsto l'autobloccante solo al retrotreno, mentre sulla versione da corsa l'autobloccante (a lamelle sugli assi, viscoso al centro) venne montato sui tre differenziali.

Il coraggio avuto da Messori di mettere in strada una vettura quasi tutta nuova costrinse l'intera squadra a un duro lavoro di collaudo e messa a punto. "Cela mettemmo tutta per far andare questa macchina" ricorda ancora Limone. "A quei tempi vivevamo con programmi che non erano mai a lungo termine: se vincevi avevi il budget per andare avanti, se perdevi erano guai. Il successo era il nostro pane. E per addomesticare la 'S4' ci volle un po'..."

Le soluzioni introdotte erano una novità sia per i

piloti, ormai abituati alla "037", vettura facile e istintiva da guidare, sia per gli ingegneri, che si trovarono per la prima volta alle prese con la trazione integrale: servì una raffinata opera di taratura dei differenziali autobloccanti per ottenere il meglio dalle quattro ruote motrici.

### Altro imprevisto: lo sterzo è un macigno

Durante i primi collaudi emerse anche un'eccessiva pesantezza dello sterzo che, nella vettura di serie, venne risolta con un servomeccanismo a depressione. Per la versione da corsa, dove era necessaria un'assistenza superiore, la scelta ricadde su un più tradizionale servosterzo idraulico. "Ma la pompa - spiega Limone - era azionata da una cinghia dentata collegata al semiasse anteriore destro, quindi efficace solo con l'auto in movimento. Una stranezza tecnica, certo, ma l'unica possibile perché sul motore, già affollato per la doppia sovralimentazione,

### Ottava di duecento

Sopra. La targhetta d'identificazione ci dice che il nostro esemplare è l'ottavo dei duecento costruiti.

Sotto. I convogliatori d'aria sui montanti alterano pesantemente la linea, che per il resto si rifà, anche posteriormente, a quella della "Delta" di serie. I cerchi in lega leggera sono Speedline da 16 pollici.



non c'era spazio. Se la "037" vide la luce in un tempo record, 22 mesi, per schierare la "S4" di mesi ce ne vollero 34. "E siamo stati bravi, visto che era tutto da sperimentare e che accanto allo sviluppo della vettura da corsa abbiamo realizzato i 200 esemplari stradali. Li assemblammo in fretta e furia, ma poi ci toccò rimetterci le mani dopo l'omologazione per rifinirli. L'aria condizionata, per esempio, fu montata da un'azienda esterna, la Diavia, a vettura già finita. Con costi astronomici per smontare, aggiornare e rimontare ogni singolo esemplare..."

La "Delta S4" ottenne l'omologazione il 1° novembre del 1985. Sotto la guida di Cesare Fiorio, geniale direttore sportivo, il 24 dello stesso mese la vettura debuttò al Rac in Gran Bretagna, una delle prove più faticose e al tempo stesso importanti valide per il Mondiale. Vinse subito, proprio con Henri Toivonen, appena sei mesi prima di quel maledetto Tour de Corse. R



#### **Il trattamento dell'aria**

*Dall'alto. I due scambiatori di calore, la turbina e un dettaglio del coperchio punterie marchiato Abarth. Prima di giungere al motore, l'aria di alimentazione attraversa in sequenza il turbo, il primo intercooler, il compressore volumetrico e il secondo intercooler.*



# TIENILA SU DI GIRI LA FARAI GODERE

Non sopporta l'andatura turistica. Motore, sterzo, freni e cambio danno il meglio di sé quando il pilota "tira" di brutto, senza rispetto. È lei che glielo chiede. Anzi, glielo ordina

di **Alessandro Barteletti**, foto di **Paolo Carlini**

**“U**n cavallo di razza, non saprei come altro definirla”. Le parole di Raffaele Terlizzi, l'uomo che ha in cura le vetture della collezione Fiat e Lancia, creano in noi grande aspettativa. E anche un po' di apprensione, quando schieriamo su strada la "Delta S4" per un giro di prova.

È sufficiente sedersi al posto di guida per capire che è come dice lui. Non bastano i sedili in alcantara e le finiture, che ricordano quelle della "Thema" di quegli anni, per "addolcire" una Gruppo B. Appena giri la chiave e senti come il motore, alle tue spalle, riempie con un boato l'abitacolo, ti rendi conto che la "Delta S4" stradale, di stradale non ha nulla.

Mentre percorriamo qualche chilometro per mandare i liquidi in temperatura, Terlizzi ci racconta che questo esemplare, il numero 8 dei 200 prodotti per l'omologazione in Gruppo B, è sempre stato di

proprietà Lancia. "L'abbiamo rimesso in moto a metà del 2012 nella nostra officina interna", afferma orgoglioso raccontandoci della piccola struttura dove Silvano Sobrero e Domenico Velonà ridanno vita alle vetture della collezione. "La nostra 'S4' aveva pompe e iniettori bloccati, tipici inconvenienti dopo una lunga sosta". Guardiamo gli strumenti: i chilometri totali percorsi sono poco più di 300 in 28 anni! Altro che lunga sosta, è praticamente nuova.

Le temperature di acqua e olio dicono finalmente che possiamo schiacciare. Non c'è storia, questa è una macchina da corsa, nel bene e nel male. Dura, rigida, difficile, avverti che vuole scappare via con la sua irruenza da vertigini, ma resta sempre attaccata alla strada e si ferma in spazi ridottissimi. Il sistema di sovralimentazione è lo stesso della Gruppo B: doppio. La potenza è all'incirca dimezza-

#### Libera di correre

*Nella foto. Al contrario della precedente "037", che era assai più docile, la "S4" stradale ha bisogno di grandi spazi liberi e si adatta malvolentieri alla marcia nel traffico. Nonostante i bei rivestimenti dell'abitacolo, la "S4" concede poco o niente al confort: è rumorosa, rigida e calda.*





ta, certo, ma cambia poco: ai regimi più bassi senti subito il volumetrico, che ti accompagna con prontezza e progressione. Poi intorno ai 4000 giri arriva il "calcio" del turbocompressore. È talmente violento che le prime volte ti trova impreparato e ti viene da alzare il piede dall'acceleratore, gesto accompagnato dal tipico sibilo della turbina in rilascio. Ma è proprio quando cominci a prenderci la mano e a calcolare i tempi di risposta che intuisce tutto il potenziale della "Delta S4" da corsa.

"Se vai piano è imbarazzante, ti dice che non sei capace di guidare", conferma Terlizzi che con la "S4" ha avuto l'opportunità di fare alcuni giri di pista. "Invece se vai forte diventa precisa. Più sei alto di giri e più riesci a gestire la forza del turbo. Più sei veloce e più ti senti sicuro negli inserimenti in curva. L'avevo detto io, quest'auto è un vero purosangue". 

#### Padrona della strada

*Sopra. Il comportamento è quello tipico di una macchina da corsa: nervosa, piatta in curva, potente in frenata. Ruoteclassiche valuta la "Delta S4" sugli 85.000 euro. Vi sono però esemplari a km zero o quasi che potrebbero spuntare prezzi completamente diversi. A Firenze, per esempio, una "S4" grigia con 400 km è in vendita a 250.000 euro. A Roma, un concessionario ne ha una rossa addirittura ancora da immatricolare. In Giappone, un esemplare con 3500 km è inserzionato a 181.000 euro.*

## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, longitudinale 4 cilindri in linea - Cilindrata 1759 cm <sup>3</sup> Alesaggio 88,5 mm - Corsa 71,5 mm Rapporto di compressione 7,6:1 Potenza 250 CV CEE a 6750 giri/min Coppia 29,7 kgm CEE a 4500 giri/min 4 valvole per cilindro Doppio albero a camme in testa, comando a ingranaggi e cinghia dentata Iniezione elettronica Weber Marelli "IAW 018", due iniettori per cilindro Compressore volumetrico più turbocompressore, due intercooler Accensione elettronica integrata Lubrificazione forzata, con scambiatore aria/olio, 8,7 litri Raffreddamento ad acqua, 10 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione integrale permanente con ripartitore centrale viscoso Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione bidisco a secco Rapporto al ponte 14/37 Differenziale autobloccante posteriore Pneumatici ant. 205/55 VR 16 Pneumatici post. 225/55 VR 16 Cerchi in lega leggera 8J x 16.
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2 porte, 2 posti Telaio a traliccio di tubi in acciaio Carrozzeria con funzione portante in vetroresina Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti ant e post. con ripartitore fisso al retrotreno, servofreno Serbatoio carburante 74 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2440 mm Carreggiata ant./post. 1500/1520 mm Lungh. 4005 mm - Largh. 1800 mm Altezza 1400 mm Peso in ordine di marcia 1200 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 225 km/h.





# BRUTTA BESTIA: MICA TI ASCOLTAVA...

“Se facevi la stessa curva dieci volte, forse tre ti veniva bene. Le altre era la ‘S4’ a decidere la traiettoria. A noi piloti non restava che improvvisare”

di Alessandro Barteletti

**M**iki Biasion, il campione del mondo Rally negli anni 1988 e 1989, con la Lancia “DeltaS4” ha vinto la sua prima gara mondiale, in Argentina nel 1986. Ed è il pilota che, insieme col collaudatore Giorgio Pianta, ha contribuito più di tutti a metterla a punto. “Scorbatica, cattiva, potente. Ecco com’era”, racconta Miki, oggi 56 anni, in esclusiva a Ruoteclassiche. Un missile capace di accelerare a 100 km/h in due secondi e mezzo sullo sterrato, con quasi 600 cavalli difficilissimi da domare. “Imbizzarriti, altroché! Mi ricordo la prima volta che l’ho guidata, era come trainare una carrozza con due cavalli che volevano andare uno da una parte e uno dall’altra”.

**Fondamentali furono i test sulla pista de La Man-**

**dria, assai impegnativi sia per voi piloti, sia per il team dei tecnici guidato da Sergio Limone.**

Tante, troppe novità tutte insieme. Le prestazioni al banco c’erano, ma su strada non riuscivamo a “scaricarle” al 100%. Dovevamo rincorrere con telaio, freni e sospensioni l’irruenza del motore. Il grosso del lavoro è stato trovare la giusta ripartizione della trazione tra i differenziali anteriore, centrale e posteriore. A quei tempi lì poi non c’era ancora l’elettronica che con un pulsantino ti fa lavorare più o meno un differenziale. Ogni volta noi dovevamo fermare la macchina, smontarne uno e metterne su un altro.

**È vero che all’inizio la “037” era più veloce?**

Per portare la “S4” ai livelli della “037”, soprattutto

## Due volte campione del mondo

*In alto. Miki Biasion, 56 anni, originario di Bassano del Grappa (VI), è stato due volte campione del mondo Rally con la Lancia “Delta Integrale”. La prima gara mondiale della sua carriera la vinse con l’“S4”.*

*Sotto. Biasion-Siviero al Rally di Sanremo dell’86, vinto da Markku Alen sempre su “S4”. L’annullamento della gara regalò il titolo a Peugeot. Lascia allibiti che si consentisse al pubblico di assieparsi a bordo pista.*





### Esordio con doppietta

A sinistra. Aken-Kivimaki, secondi al RAC edizione 1985: è la gara d'esordio della "Delta S4", che vince con Taivonen-Wilson. Nella sua breve carriera la "S4" disputa dodici gare valevoli per il Mondiale Rally, assicurandosi cinque vittorie.

sull'asfalto, ci sono voluti mesi. Cominciammo caricando molto di trazione il posteriore, proprio per farla assomigliare alla "037", e poi abbiamo cominciato a trasferire progressivamente motricità all'avantreno. Alla fine il risultato fu eccellente. E pensare che quando l'abbiamo portata in gara era solamente al 60% del suo potenziale...

**La "S4" è stata per te e per la Fiat la prima esperienza con la trazione integrale e l'inizio di una storia esaltante.**

Un'opportunità eccezionale. Io a quei tempi ero il "ragazzo di bottega" che stava avverando il suo sogno di diventare pilota ufficiale Martini nel Mondiale. È stata basilare per la mia guida con le quattro ruote motrici. Il tema dell'integrale era nuovo anche per il nostro ufficio tecnico e l'esperienza con la "S4" risultò fondamentale per i progetti successivi. Della messa a punto su strada della "Delta Integrale", tra l'altro, me ne sono occupato sempre io.

**Come si guidava la "Delta S4"?**

Non t'impressionava tanto la velocità assoluta o di percorrenza nelle curve, ma l'accelerazione e la rapidità con cui si andava da una curva all'altra. Con le Gruppo B funzionava così. Era un continuo accelerare e frenare, accelerare e frenare.

**E lo stile di guida?**

Se facevi la stessa curva dieci volte, tre forse riuscivi a passare nello stesso punto, ma le altre sette non ti veniva mai uguale. C'era molta improvvisazione nella guida, la macchina non riuscivi mica a metterla sempre dove dicevi tu. E anche se dalle fotografie e dai filmati dell'epoca sembra che utilizzassimo ogni millimetro di strada, in realtà tenevamo sempre una cinquantina di centimetri di margine nella traiettoria.

**Miki, tu sei stato tra i primi ad arrivare sul posto dopo l'incidente di Toivonen. L'allarme lo diede proprio il tuo navigatore, Tiziano Siviero.**

Esperienze che uno non dimentica, ma che fanno parte del gioco. Confesso: io non sono stato un grande sostenitore del passaggio da Gruppo B a Gruppo A, anche se poi con la "Delta Integrale" ho vinto i miei due Mondiali. Secondo me più un pilota ha potenza a disposizione, più quel pilota può emergere sugli altri. Non è un caso che ancora oggi gli appassionati ricordino le Gruppo B per la spiccolezza e il modo pazzesco in cui affrontavamo le gare.

**Mostri ingovernabili, insomma, causa della loro stessa fine.**

Parliamoci chiaro, le Gruppo B erano macchine estreme, ma le conseguenze di quegli incidenti furono dovute anche alla diversa cultura della sicurezza che c'era all'epoca. Non era solo la vettura in sé a essere pericolosa, era tutto il resto a non essere adeguato. La gestione del pubblico, per esempio, quelle masse di gente ai bordi delle strade erano una follia considerando le prestazioni di macchine con cui, l'ho detto, era impossibile non commettere qualche errore. Ma alla fine il fascino del pilota è anche quello di guidare cose stratosferiche. E le Gruppo B lo erano davvero...

### TOIVONEN E CRESTO

## L'ULTIMO INCIDENTE

**"H**enri e Sergio sono usciti, Henri e Sergio sono usciti. La macchina ha preso fuoco". 2 maggio 1986, ore 3 del pomeriggio, 18ª prova speciale del Tour de Corse: grida di terrore si levano dalla radio del team Lancia: "La macchina di Henri sta bruciando". La "Delta S4" di Henri Toivonen e del suo navigatore Sergio Cresto, trent'anni entrambi, è uscita di strada, si è rovesciata ed è in fiamme. "Avvertire i pompieri, avvertire i pompieri. Subito!". I due uomini sono dentro, bloccati dalle cinture di sicurezza. La storia si ripete: lo stesso giorno di un anno prima, durante la stessa gara, un altro pilota Lancia, Attilio Bettega, con la "037", aveva perso la vita. È troppo. Subito dopo l'incidente di Toivonen e Cresto (le cause non verranno mai chiarite del tutto), Cesare Fiorio, direttore sportivo Lancia, si fionda da Jean-Marie Balestre, presidente della federazione internazionale. Durante quell'incontro si decide che a fine stagione le Gruppo B saranno abolite e che da quella successiva (1987) sarebbero state aperte le porte alle Gruppo A, ossia vetture derivate direttamente dalla serie.

### Il destino di due uomini

Sotto. Il finlandese Henri Toivonen e l'americano Sergio Cresto festeggiano la vittoria al "Montecarlo" del 1986, la seconda della "S4".

In basso. Ciò che rimane della loro vettura dopo l'incidente al Tour de Corse, dove entrambi persero la vita. La "S4" fu divorata dalle fiamme.



# IERI FAMOSE OGGI RICERCATE

**D**opo il successo del primo volume continua il nostro viaggio nel mondo delle giovani "storiche" del futuro con il secondo fascicolo di "Le Youngtimer". Analoga la formula: a marzo si prosegue con una nuova tranche di prove su strada che Quattroruote ha dedicato all'epoca a quelle vetture degli anni Ottanta e Novanta che oggi riconosciamo come meritevoli di attenzione da parte dei collezionisti. Una guida utile a districarsi in un mercato ampio e complesso, dove non

è sempre facile riconoscere i modelli più interessanti a causa della produzione decisamente più ampia rispetto a quella delle "storiche" più datate.

Il secondo numero, in edicola a 4,70 euro in più rispetto alla sola rivista, vanta diverse chicche: dal confronto tra Jaguar "Sovereign 3.6" e "XJ6 2.9" alla prova della potente BMW "M3", dalla scoperta della sontuosa Rolls-Royce "Silver Spirit" alla comparazione tra Alfa Romeo "33 Quadrifoglio Verde" e Ford "Escort 1.6 RS Turbo".

Non mancano poi le sportive più apprezzate, dalla Maserati "430" alla Lamborghini "Jalpa", e berline di classe come la Cadillac "Seville" o la Lancia "Thema 8.32".

Ciascuna di queste vetture, così come le numerose altre che potrete scoprire all'interno del volume, hanno a modo loro fatto epoca e sono quindi le migliori candidate al collezionismo negli anni che verranno: per i nostri lettori è un modo di tornare con i propri ricordi a un passato recente e di seguire l'avvento della prossima generazione di appassionati.

**Una brillante "Carrera"**

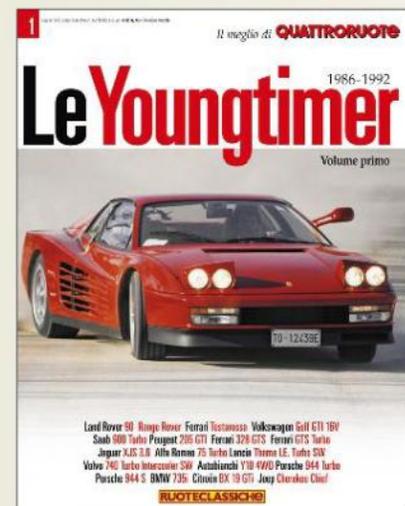
Sotto. La copertina, con la Porsche "911 Carrera", della seconda uscita, in edicola il mese prossimo. Diciannove i modelli sotto la lente. A 4,70 euro in più rispetto alla sola rivista.



**Marzo**

Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde/Ford Escort 1.6 RS Turbo - BMW M3 - Mercedes 190 E 2.3-16 - 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 750iL/Mercedes 560 SEL - Maserati 430 - Ford Sierra 2.0i 16V Cosworth - Cadillac Seville

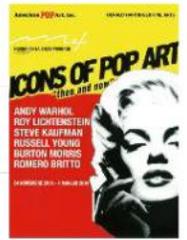
**QUESTO MESE IN EDICOLA**



**Febbraio**

Land Rover 90/Range Rover - Ferrari Testarossa - Volkswagen Golf GTI 16V - Saab 900 Turbo - Peugeot 205 GTI - Ferrari 328 GTS/Ferrari 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 944 S - BMW 735i - Citroën BX 19 GTI - Jeep Cherokee Chief

**Berline all'italiana**  
A destra. Tra le vetture nostrane nel volume vi è la Lancia "Thema 8.32".  
Sotto. La Maserati "430", una delle ultime "Biturbo" prodotte.



**MODENA**

**POP ART E CAVALLINI**

Non solo splendide monoposto di Formula 1, ma anche coloratissime opere d'arte dei grandi artisti americani. È quanto mette in scena fino al 4 maggio il Museo Casa Enzo Ferrari di Modena, nella speciale mostra dal titolo "Icons of Pop Art" che si affianca all'esposizione più spiccatamente motoristica denominata "Gran Prix". Molti gli artisti rappresentati, dal celeberrimo Andy Warhol a Steve Kaufman, che gli fece da giovanissimo assistente e sviluppò il concetto di Neo Pop Art, da Roy Lichtenstein a Russell Young, da Burton Morris a Romero Britto. Le auto del Cavallino sono comunque degnamente rappresentate dalle tele che Kaufman dipinse nel 2006 trasferendo nella sua arte tutta la passione che nutriva per le automobili sportive.



**Indirizzo**

Museo Casa Enzo Ferrari, via Paolo Ferrari, 85 - Modena

**Orario**

Fino al 30 aprile, dalle 9.30 alle 18; dal 1° maggio, dalle 9.30 alle 19.

**Prezzo d'ingresso**

13 euro (intero); 11 euro (ridotto); 9 euro (bambini 6-10 anni); gratuito per disabili e bambini fino a 5 anni.

**LE USCITE DI APRILE E MAGGIO**

Il meglio di **QUATTORRUOTE** 1986-1992  
**Le Youngtimer** Volume terzo

BMW 318i 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 LJ-70 VX - Alfa Romeo Spider - Mitsu 1800-5  
Mazda 323 4WD Turbo 16V - Alfa Romeo 164 6 cilindri - Renault Espace

**RUOTECLASSICHE**

**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 LJ-70 VX - Alfa Romeo Spider/Mazda MX-5 - Mazda 323 4WD Turbo 16V - Alfa Romeo 164 6 cilindri - Renault Espace

Il meglio di **QUATTORRUOTE** 1986-1992  
**Le Youngtimer** Volume quarto

Alfa Romeo 164 Permanent 4 - Fiat Panda 4x4 - Citroën AX 14 4x4  
Autobianchi Y10 4WD - Porsche 911 Turbo - Lancia Delta Integrale  
Toyota Celica 4WD Turbo - Nissan Sunny GTI-R - Jaguar XJR-S  
Mercedes AMG 500 SL 6.0 - Fiat Tipo GT - Volkswagen Golf GTI - BMW 318i  
Alfa Romeo 164 6 cilindri - Opel Calibra 2.0 Turbo GLE  
Volkswagen Passat 2.0 Variant Syncro GLE - Chrysler Viper RT/10

**RUOTECLASSICHE**

**Maggio**

Alfa Romeo 33 Permanent 4 - Fiat Panda 4x4 CLX cat./Citroën AX 14 4x4/Autobianchi Y10 4WD - Porsche 911 Turbo - Lancia Delta Integrale/Toyota Celica 4WD Turbo/Nissan Sunny GTI-R - Jaguar XJR-S - Mercedes AMG 500 SL 6.0 - Fiat Tipo GT/Volkswagen Golf GL - BMW 740i - Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4/Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4/Volkswagen Passat 2.0i Variant Syncro GLE - Chrysler Viper RT/10

**TORINO**

**"FULVIA" ALLINGOTTO**

Prosegue la girandola di vetture nella hall dell'Hotel NH Lingotto di Torino, in via Nizza 262: dopo l'esemplare unico della Lancia "Flaminia Coupé Loraymo" del 1959, dall'8 gennaio ecco arrivare la Lancia "Fulvia HF 1600" del 1972 con la quale Munari e Mannucci vinsero il Rally di Montecarlo dello stesso anno (foto). Vettura polivalente per eccellenza, la celebre "Fulvia HF" di Munari era equipaggiata con un motore di 1599 cm³, con alesaggio e corsa di 82,4 x 75 mm, in grado di erogare 165 CV a 7200 giri/min e toccare la velocità di punta di 200 km/h. L'esposizione del Lingotto si pone l'obiettivo di valorizzare alcuni dei gioielli che hanno caratterizzato, in oltre cent'anni di storia, i tre marchi - Fiat, Alfa Romeo e Lancia - del gruppo torinese.



BEAULIEU (INGHILTERRA)

# Il "Bluebird" va alla mostra

## E SI RIPRENDE IL MUSETTO



**H**a riavuto, dopo 43 anni, il suo pannello frontale il celebre "Bluebird CN7", protagonista nei primi anni Sessanta con il pilota inglese Donald Campbell di memorabili tentativi di stabilire il record di velocità su terra.

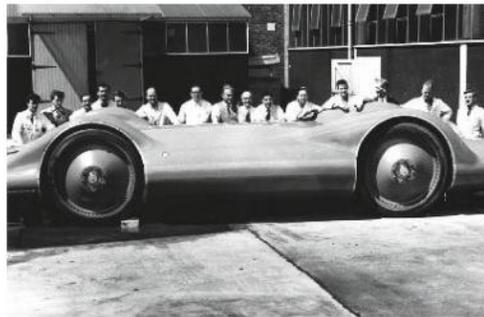
Il "ricongiungimento" è avvenuto lo scorso dicembre al museo di Beaulieu, in Inghilterra, dove il pezzo ha trovato la sua collocazione originaria dopo che era stato danneggiato nel corso del tentativo di record fal-

lito sul lago salato di Bonneville nel 1960. Il "Bluebird" era stato infatti rispedito in Gran Bretagna per le riparazioni e le migliorie del caso, ma il pannello frontale danneggiato - con la Union Jack e la bandiera a stelle e strisce - non era stato rimontato al suo posto, finendo dimenticato per oltre cinquant'anni nei magazzini della Motor Panels (ora Stadco), che si era occupata della messa a punto del veicolo. Ora è tornato alla famiglia Campbell e da questa al mitico "Bluebird".

### Un siluro a quattro ruote

Sopra. Foto di gruppo durante il "ricongiungimento" al museo di Beaulieu.

A destra. Due immagini del mitico "Bluebird CN7": una d'epoca, ancora in fabbrica, e l'altra durante il trasporto al museo.



### CALENDARI

## POLIZIOTTI E ALFA

**U**ltimo giro di calendari. Questa volta segnaliamo il tradizionale "Calendario a mano armata", realizzato dal Registro Italiano Alfetta in collaborazione con il Gruppo Autostoriche della Polizia di Stato. I 12 soggetti ritraggono situazioni operative in stile "poliziottesco" a bordo della Alfa Romeo degli anni 60-70. I proventi della vendita - 10 euro la copia - saranno devoluti all'associazione intitolata al maresciallo di P.S. Luigi D'Andrea, caduto nell'adempimento del dovere nel febbraio del 1977 e quindi insignito della medaglia d'oro al valor civile. Info: [registroalfetta@libero.it](mailto:registroalfetta@libero.it)



### FLERO (BS)

## C'È CHI IN INVERNO NON SI FERMA

**U**na rarità registrare la cronaca di un raduno in questa stagione dell'anno, quando i club si limitano tutt'al più a rinnovare le cariche del consiglio direttivo o a stilare i calendari. Eppure a Flero (BS), ben 248 equipaggi, tra auto e moto, hanno dato vita il 6 gennaio alla 3ª edizione del Raduno della Befana organizzato dal locale Motoclub Auto e Moto d'Epoca. Alla base di tanto successo di partecipazione ci sono una formula semplice e costi contenuti, tanto che il club

bresciano non è nuovo a eventi con affluenze record, come accadde per il Raduno estivo Serale dello scorso agosto al quale parteciparono 430 veicoli. "Questi affollati raduni suggellano il senso della tradizione con la passione per il motorismo storico tipica dei bresciani" ha commentato il presidente Roberto Manieri. Il lungo serpentine di veicoli, partito da Flero, alle porte di Brescia, è arrivato fino al castello sul colle Cidneo, che sovrasta la città. (P.M.)



## CLUB STORICO PEUGEOT ITALIA

### “LA MIA ‘404’ IN REGALO”

**N**on capita spesso che il socio di un club regali la propria auto al sodalizio al quale da anni è iscritto. Eppure è successo al Club Storico Peugeot Italia quando Piersandro Berti di Pietrasanta (Lucca) ha deciso che i tempi erano ormai maturi per lasciare in buone mani la sua Peugeot “404”. Lui, ingegnere navale, bolognese, dopo la laurea acquista una “404” diesel verde scuro e nei dieci anni successivi percorre oltre 350.000 km tra Bologna e La Spezia. Poi, a metà anni 80, quando la tassa di circolazione diventa di possesso, una vedova bolognese decide di vendere la vettura che fu di suo marito, da 10 anni ferma in garage: è una Peugeot “404” a benzina (verde) con solo 35.000 km. Piersandro Berti, quasi per caso, quel giorno legge l’annuncio

e con 400.000 lire dell’epoca acquista la vettura: un tagliando e la “404” è di nuovo pronta a prendere la strada. Negli anni successivi le vetture diesel vengono “uccise” dal superbollo e così capita anche alla “404” diesel verde scuro di Piersandro. Prima di essere portata alla demolizione lascerà alcuni componenti, come i sedili più comodi, alla “404” benzina che nel frattempo usa la moglie di Piersandro per le strade di Bologna. Dal 1987 al 1997 sarà la macchina di famiglia, anche se di chilometri ne macinerà pochi, arrivando a circa 80.000. Quando a fine anni 90 Berti scopre che la sua “404” sta diventando un’auto storica e che esiste un neonato club Peugeot, decide di tenerla, la fa riverniciare e la conserva al



coperto usandola solo una volta al mese, per pochi chilometri e non oltre i 70 km/h. E così il contachilometri passa dagli 80.000 km agli attuali 85.000 nei successivi dieci anni. Il 4 gennaio 2014 è il grande giorno: Walter Bertolaso, presidente del club Peugeot, è lieto di accogliere questo prezioso regalo, simbolo di stima e di apprezzamento per l’operato del club. (F.T.)

#### Passaggio di mano

Sopra. Con evidente emozione Piersandro Berti, a sinistra, consegna le chiavi a Walter Bertolaso, presidente del Club Storico Peugeot Italia.

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



**Bergamo Historic  
Gran Prix**  
CIRCUITO DELLE MURA

**Domenica 15  
Giugno 2014**

*“Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo”  
Tazio Nuvolari vincitore dell’edizione del 1933*

**Sono ammesse all’esclusivo evento  
vetture e moto da corsa costruite prima del 1970:**

**F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT  
GTS/SPORT - MOTO GP**

**Iscriviti adesso...**

Info: Simone Tacconi BHGP  
tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273  
mail: [info@bergamohistoricgranprix.com](mailto:info@bergamohistoricgranprix.com)





# 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.

## VOGLIAMO IL CAOS?

Luglio 1968

Nel 1926 le automobili circolanti in Italia erano 104.882; oggi sono circa 8.000.000. Questo sviluppo automobilistico, che in Italia si è verificato più tardi che in altre grandi nazioni europee, per non parlare degli U.S.A., era pur prevedibile e augurabile, invece non è stato previsto affatto: i nostri governanti non hanno mai seriamente riconosciuto, o capito, che l'automobile è uno strumento di lavoro, e, nello stesso tempo, un prodotto, un risultato del maggior lavoro che essa favorisce. Se (per spiegarci meglio) un commesso viaggiatore dispone di un'automobile, egli potrà visitare più clienti, e quindi guadagnare di più: il maggior guadagno gli permetterà poi di usare l'auto anche per scopi turistici e ricreativi. Lo stesso ragionamento vale per i professionisti, per gli artigiani, per gli industriali, ecc. ecc.

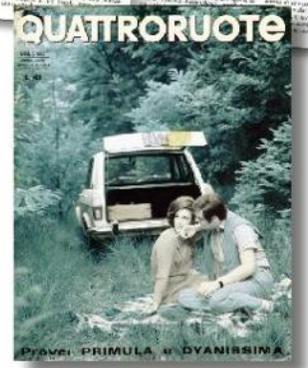
Ci sono poi le attività sedentarie, a orario fisso, per esercitare le quali l'automobile non è necessaria: l'impiegato, in generale, non ha occasione di muoversi per lavoro, quindi egli il problema dell'utilizzazione del tempo con l'aiuto dell'automobile in generale non se lo pone. Per lui l'automobile è veramente utile se gli consente di vivere fuori dal centro cittadino, nel verde della campagna, con tutti i vantaggi che ne derivano per la salute dei suoi congiunti e

della sua. Così avviene nelle grandi città del Nord Europa e d'America: là molte volte si usa l'automobile per arrivare ai servizi pubblici (treno, metrò, pullman) che legano i centri urbani alle stazioni, ove parcheggiano le automobili di chi lavora in città, ma vive in campagna.

In Italia l'impiegato potrebbe fare a meno di usare quotidianamente l'automobile se i servizi pubblici fossero meglio organizzati. Un pallido saggio di quanto c'è nelle più moderne città automobilisticamente evolute, lo dà solo Milano con la sua metropolitana, ai cui « terminali » arrivano e posteggiano le automobili di chi vive nelle piccole località della campagna lombarda, e viene a lavorare in città: ma quella milanese è solo una metropolitana « campionaria », che ha recato sollievo quasi inavvertibile alla circolazione cittadina, ed è arrivata un po' in ritardo, se si pensa che è stata inaugurata esattamente cento anni dopo quella di Londra. I ritardi e gli errori si scontano, e noi paghiamo con il nostro caos circolatorio urbano l'imprevidenza di lunga data dei pubblici amministratori. Si è lasciata mano libera alla più sfrenata speculazione edilizia, accrescendo così la densità di popolazione su superfici urbane che non la sopportano. L'imprevidenza, una stupida, superata demagogia che faceva dell'automobile il

simbolo distintivo dei ricchi «l'automobile è un lusso» ha detto il senatore Gava), l'idea di considerare l'automobile prevalentemente come una mucca da mungere a fini fiscali, sono queste le cause che hanno provocato il caos circolatorio delle nostre città, caos che aumenta di giorno in giorno. Il recente e tumultuoso sviluppo dei traffici, non previsto dalle autorità (però previsto dalle industrie: nel 1931 le fabbriche italiane, tutte insieme, costruirono 25.800 autovetture, nel 1967 ne hanno fatte 1.439.211 ), ha portato alla situazione attuale, aggravata, e moltissimo, dalla immaturità circolatoria degli italiani, dal loro stesso carattere, e dalla mancanza di una seria disciplina del traffico. L'impegno dei vigili urbani nell'elevare multe per soste vietate, impegno che inevitabilmente li distrae dalle cure della circolazione, unito al « carattere » nazionale, porta al trionfo della legge della giungla, cioè alla costante sopraffazione, al sorpasso ad ogni costo, al continuo cambio di corsia, al mancato rispetto della precedenza, degli stop, ecc.

Chi circola in molte città italiane ed è ormai abituato al caos, poiché



**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.

vi è immerso, può rendersi conto di che cosa sia una circolazione ordinata guidando in Svizzera, e, meglio ancora, in Svezia, dove vige un ordine spontaneo, generale, esemplare.

La diagnosi del nostro caos circolatorio urbano è troppo evidente perché ci siano dubbi sulla necessità di rimedi. Alcuni sono a lunga scadenza, e diffidanti i dissestati comuni italiani potranno far molto: non si improvvisano autostrade urbane, non si improvvisano metropolitane, non si cambia impostazione a città meravigliose, che dovevano essere religiosamente rispettate nei loro nuclei antichi da estraniare dal traffico. Le città si dovevano ampliare con la costruzione di nuovi quartieri, progettati però con ben diversi criteri dagli attuali: criteri moderni, che tenessero

conto del fenomeno automobilistico, che invece è stato ignorato. Qualche cosa, timidamente, in ritardo, si comincia a fare: ottime la tangenziale di Bologna e quella di Milano (ancora incompleta), insufficiente, ma utile, la sopraelevata di Genova. Rimedi materiali si avranno, seppur fra molto tempo e con enormi spese, ma quanto ci vorrà per porre riparo al più grave malanno del nostro traffico, cioè alla indisciplina, alla ineducazione degli automobilisti?

Solo pazienza, ordine, rispetto delle regole (che moltissimi ignorano) potranno far sì che il caos non diventi assoluto e irreparabile, ed evitare che vengano frustrati i piani fantastici (non sapremmo come altrimenti definirli) di arrivare a oltre 15.000.000 di automobili in pochi

anni; piani assurdi e inattuabili se non si impone energicamente una disciplina severa; imposizione difficile se comandano uomini deboli, incerti, contraddittori, altalenanti, incapaci di risolvere questo come altri e più importanti problemi. Il caos, dunque, « si addice » alla nostra circolazione? Quella che può valere è solo la legge della giungla? Se è così prepariamoci a non inorridire di fronte ai 10.000 morti che ogni anno insanguinano le strade: in relazione ai veicoli circolanti il triplo che in altre nazioni, automobilisticamente più civili.

E se allora la paura della morte non ci frena, chi ci può aiutare? Un rallentamento negli introiti fiscali o nelle vendite delle auto possono fungere da campanello di

allarme? Se gli industriali fossero previdenti potrebbero, e forse essi soli, collaborare ed esigere i provvedimenti urgenti e indispensabili.

Lo faranno? Potranno la molla dell'interesse e il loro senso di responsabilità essere più validi della paura della nostra morte sulle strade? Se non saranno né i politici né gli industriali a fare quello che è il loro dovere e se vogliamo salvarci, dobbiamo dunque salvarci da soli? Ci riusciremo, in tal caso, solo quando avremo capito, quando saremo persuasi che l'ordine e la disciplina nella circolazione sono le nostre ancore di salvezza.

Gli automobilisti lettori di Quattroruote sono molti: il loro esempio può essere d'importanza decisiva per vivere e circolare in sicurezza, con civiltà.

# SALON RETRO MOBILE

AUTO · MOTO · PASSION



## 5 - 9 febbraio 2014

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES  
PAVILLON 1

in collaborazione con **comexposium**

Casa d'Aste Artcurial 7-8 febbraio

### 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.

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

## CALENDARIO CSAI

62 corse per tutte **LE STAGIONI**

Anche se in leggera flessione rispetto allo scorso anno, le gare di regolarità fanno la parte del leone, con una media di 5 al mese

Lo scorso 10 gennaio la Csaì (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana) ha diffuso i "calendari ufficiali 2014".

Le specialità sono quattro: 62 gare di regolarità, 27 rally storici, 20 cronoscalate e 19 prove di velocità in circuito. Il totale è di 128 competizioni, contro le 141 del 2013 (-9,2%) e le 163 del 2012 (-21,5%), a conferma che la crisi attanaglia anche le gare classiche.

Come sempre, la specialità più affollata è la regolarità, della quale ci occupiamo questo mese, con 62 eventi: il calo, rispetto ai 76 del 2013 e agli 88 del 2012, è significativo.

Le gare valide per il campionato italiano 2014 sono al momento 11, con due novità: Coppa dei Lupi e San Marino Revival. Nel calendario non appare il Trofeo Rolando d'Amore di Avellino, che però annuncia sul suo sito la validità per il campionato. I "Grandi

Eventi" sono 9: Winter Marathon, Winterace, Terre Di Canossa, Targa Florio Classic (anticipata ad aprile), Mille Miglia, Summer Marathon, Cuervo Y Sobrinos Cup, Coppa d'Oro delle Dolomiti (spostata a luglio) e Gran Premio Nuvolari. A queste gare sotto l'egida di Acì-Csaì si dovrà aggiungere la cinquantina di manifestazioni organizzate dai club federati Asi, ente che a metà gennaio non aveva ancora reso noto il calendario, e molte altre indipendenti.

Il consiglio è di valutare a quali partecipare: quelle Csaì sono autorizzate dalle autorità competenti (Provincia, Regione o Ministero, secondo l'estensione del percorso) e dispongono delle polizze assicurative necessarie.

Per partecipare alle competizioni Csaì si deve essere soci Acì (costo da 49 euro in su) e possedere la licenza, che per la regolarità costa 50 euro. (P.M.)

**La regolarità si fa in tre**

Per la regolarità la Csaì prevede tre tipologie di gare: la "Classica", con medie sotto i 50 km/h e senza limite massimo di prove; la "Turistica", con meno prove e medie di 35 km/h; la "Sport", con medie diversificate secondo i raggruppamenti di costruzione delle vetture.

REGOLARITÀ STORICA CSAI					
DATA	GARA E PROVINCIA	ORGANIZZATORE	TIPO	VALIDITÀ	ZONA
<b>GENNAIO</b>					
23 - 25	WINTER MARATHON (TN)	Vecars Snc	ENPEA	Grande Evento	2
24 - 25	16° SNOWTROPHY PRIMIERO SAN MARTINO (TN)	San Martino Corse	NAZ	Regolarità Classica	2
<b>FEBBRAIO</b>					
7 - 8	31ª COPPA DALLA FAVERA (PD)	Rally Club 70	NAZ	Regolarità Classica	2
20 - 22	WINTERACE (BL)	Alte Sfere	NAZ	Grande Evento	2
22 - 23	COPPA DEI LUPI (FR)	Scuderia Del Tempo Perso	NAZ	Campionato Italiano	3
<b>MARZO</b>					
1	21ª COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)	Adige Sport	NAZ	Campionato Italiano	2
14 - 16	4° HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)	Scuderia Etruria Sport	NAZ	Regolarità Sport	3
15 - 16	4° TROFEO STRADE SCALIGERE - MEMORIAL BRUNO ZORZI (VR)	Scuderia Historic Cars Club	NAZ	Regolarità Classica	2
22 - 23	1° HISTORIC "IL CALIDARIO" (LI)	Club Livorno Scuderia Don Chisciotte	NAZ	Regolarità Turistica	3
28 - 30	4° LESSINIASPORT (VR)	Rally Club Valpantena	NAZ	Regolarità Sport	2
<b>APRILE</b>					
6	24ª COPPA DEI CASTELLI PAVESI (PV)	Scuderia Black Eagles Automotostoriche	NAZ	Campionato Italiano	1
6	1° REVIVAL HISTORIC RALLY DEL PAN (RO)	Delta Sport	NAZ	Regolarità Classica	2
11 - 12	FRANCIACORTA HISTORIC (BS)	Vecars Snc	NAZ	Regolarità Classica	1
13	TOUR DELLE TERME DEI FIORI (PT)	Kursaal Car Club	NAZ	Regolarità Turistica	3
24 - 27	TERRE DI CANOSSA (RE)	Scuderia Tricolore	ENPEA	Grande Evento	3
25 - 26	6° CAMPAGNOLO HISTORIC (VI)	Rally Club Isola Vicentina	NAZ	Regolarità Classica	2
26 - 27	19ª COPPA DEGLI ETRUSCHI (VT)	Etruria Historic Racing Club	NAZ	Campionato Italiano	3
26 - 27	GIRO DEL LAGO DI BOLSENA (VT)	Etruria Historic Racing Club	NAZ	Regolarità Turistica	3
<b>MAGGIO</b>					
1	CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO (BS)	Automobile Club Brescia	NAZ	Regolarità Classica	1
3 - 4	REVIVAL 500 MINUTI (VR)	Valpolicella Motor Sport	NAZ	Regolarità Classica	2
4	9ª RIEVOCAZIONE STORICA TREPONTI CASTELNUOVO (PD)	Padova Autostoriche	NAZ	Campionato Italiano	2
9 - 10	TARGA FLORIO CLASSIC (PA)	Automobile Club Palermo	NAZ	Grande Evento	4
10 - 11	2ª ACI MASSA CARRARA CLASSIC (MS)	Automobile Club Massa Carrara	NAZ	Regolarità Classica	3
10 - 11	2ª TARGA AC BOLOGNA (BO)	Automobile Club Bologna	NAZ	Regolarità Classica	3
13 - 18	MILLE MIGLIA (BS-ROMA-BS)	1000 Miglia Srl	INT	Grande Evento - Fia	1
16 - 18	5° OLDTIMER FESTIVAL PASSEIERTAL (BZ)	Racing Team Merano	INT	Regolarità Classica	2

24 - 25	15ª COPPA DELLA COLLINA STORICA (PT)	Veteran Car Club Pistoia	NAZ	Campionato Italiano	3
31 - 1/6	3ª DOLOMITI REVIVAL (BL)	Dolomiti Motor Sport Promotion	ENPEA	Regolarità Classica	2
<b>GIUGNO</b>					
1	8ª COPPA CITTÀ DI MELDOLA - GIRO 4 CASTELLI (FC)	Sadurano Motor Sport	NAZ	Regolarità Classica	3
1	3ª REGOLARITÀ CITTÀ DI CAVARZERE (VE)	Motoring Classic Club Sandro Munari	NAZ	Regolarità Turistica	2
7 - 8	8ª MENDOLA MENDEL HISTORY (BZ)	Scuderia Dolomiti	INT	Campionato Italiano	2
8	10ª TOUR TRA LANGA E MONFERRATO (AT)	Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co.	NAZ	Regolarità Turistica	1
8	1ª PRIX CITTÀ DI CATANIA (CT)	Automobile Club Catania	NAZ	Regolarità Classica	4
12 - 15	SUMMER MARATHON (SO)	Team Mille Miglia	ENPEA	Grande Evento	1
14	17ª COPPA PEDAVERNA (BL)	Rally Club 70	NAZ	Regolarità Classica	2
14	2ª HISTORIC LORENZANA CRESPIA CUP (PI)	Club Livorno Scuderia Don Chisciotte	NAZ	Regolarità Turistica	3
20 - 21	4ª LANA STORICO REGOLARITÀ SPORT (BI)	Veglio 4x4	NAZ	Regolarità Classica	1
20 - 21	9ª PREMIO VALDISIEVE (FI)	Club Autostoriche Le Palaie	NAZ	Regolarità Classica	3
27 - 29	19ª SESTRIERE STORICO (TO)	Promauto Racing	NAZ	Campionato Italiano	1
<b>LUGLIO</b>					
3 - 6	CUERVO Y SOBRINOS CUP (MI)	Scuderia Tricolore	ENPEA	Grande Evento	1
17 - 20	COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI (BL)	Meet Comunicazione S.R.L.	INT	Grande Evento	2
19 - 20	MEMORIAL CONRERO (TO)	Auto Sport Promotion	NAZ	Regolarità Classica	1
26 - 27	LA GRANDE NOTTE - TUSCANY RACE (GR)	Chianticup Racing	NAZ	Regolarità Classica	3
<b>AGOSTO</b>					
2	7ª REVIVAL VALLECHIARA (PI)	Club Livorno Scuderia Don Chisciotte	NAZ	Regolarità Turistica	3
<b>SETTEMBRE</b>					
6 - 7	14ª CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)	Lumeventi	ENPEA	Campionato Italiano	1
6 - 7	8ª 50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)	Scuderia Automobilistica Kinzica	NAZ	Regolarità Classica	3
13 - 14	COPPA GRAN SASSO ITALIA (AQ)	Automobile Club Aquila	NAZ	Regolarità Turistica	3
13 - 13	PREMIO DI MODENA... SULLE STRADE DI ENZO (MO)	Tim Cross	NAZ	Regolarità Classica	3
18 - 20	27ª ELBA GRAFFITI - TROFEO LOCMAN (LI)	Automobile Club Livorno	INT	FIA Trophy Historic Regularity	3
19 - 21	GRAN PREMIO NUVOLARI (MN)	Scuderia Mantova Corse	INT	Grande Evento - Fia	1
28 - 4/10	RAID DELL'ETNA (CT)	Scuderia del Mediterraneo	NAZ	Regolarità Classica	4
<b>OTTOBRE</b>					
4 - 5	CAMPAGNE E CASCINE - 12ª COPPA 3T (CR)	Scuderia 3T Auto d'Epoca	NAZ	Campionato Italiano	1
5	5ª REVIVAL COUNTRY RAID CORTONESE (AR)	Club Cortona Classic Cars	NAZ	Regolarità Classica	3
10 - 11	6ª COPPA FRANCO MAZZOTTI (BS)	Club 1000 Miglia Franco Mazzotti	ENPEA	Regolarità Classica	1
10 - 11	6ª RIEVOCAZIONE STORICA COPPA MONTE VENDA (PD)	Gu-Gu Corse	NAZ	Regolarità Turistica	2
11 - 12	5ª DUE VALLI CLASSIC (VR)	Automobile Club Verona	NAZ	Regolarità Classica	2
18	CIRCUITO DEL GARDA (BS)	Automobile Club Brescia	NAZ	Regolarità Classica	1
<b>NOVEMBRE</b>					
7 - 8	2ª TROFEO AC NOVARA 999 MINUTI REGOLARITÀ SPORT (NO)	Automobile Club Novara	NAZ	Regolarità Classica	1
8 - 9	21ª SAN MARINO REVIVAL (RSM)	San Marino Racing Organisation	NAZ	Campionato Italiano	2
16	12ª REVIVAL RALLY CLUB VALPANTENA (VR)	Rally Club Valpantena	ENPEA	Regolarità Classica	2
22 - 23	11ª MEMORIAL MARIANO DAL GRANDE (VI)	Rally Club Isola Vicentina	NAZ	Regolarità Classica	2
<b>DICEMBRE</b>					
6	7ª COPPA DEL TIRRENO (LI)	Club Livorno Scuderia Don Chisciotte	NAZ	Regolarità Turistica	3

NOTA: ENPEA - EVENTO NAZIONALE A PARTECIPAZIONE ESTERA AUTORIZZATA



OLDTIMER-YOUNGTIMER-CLASSICS-PARTS

**VETERAMA**<sup>®</sup>  
THE BIGGEST MARKET IN EUROPE

VETTURE & MOTOCICLETTE

L'AVVIO DELLA STAGIONE PER GLI  
APPASSIONATI D'AUTO D'EPOCA

28. - 30. MARZO 2014 HOCKENHEIMRING / GERMANIA

VEN: 12.00 - 20.00 | SAB: 08.30 - 18.00 | DOM: 08.30 - 16.00 WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049(0)6203-13507

## TORINO

## BANDIERA A SCACCHI AL MOTOR VILLAGE

**P**rosegue al Mirafiori Motor Village di Torino l'esposizione a rotazione dei modelli del gruppo Fiat che hanno scritto la storia dell'automobile italiana. All'inizio di gennaio ci sono stati tre nuovi ingressi, uno per ciascun marchio. Il primo è l'Alfa Romeo "33 Daytona" (foto a fianco), con un palmarés sportivo straordinario: debutta infatti vincendo, con Teodoro Zeccoli (pilota-collaudatore dell'Autodelta), la cronoscalata di Fléron del 1967. L'anno dopo è protagonista di ben tre storiche "triple" a Daytona, alla 24 Ore di Le Mans e alla 500 Km di Imola, nonché di un secondo posto alla Targa Florio. Nel 1969 vince la Targa Florio, la 1000 km del Nürburgring e la 1000 km di Brasilia. Il secondo è la Lancia "Delta S4" stradale, vettura sportiva prodotta in soli 200 esemplari per ottenere l'omologazione in Gruppo



B e correre il campionato del mondo Rally. Vince, nel 1985, il Rac e l'anno dopo il "Montecarlo" e il Rally d'Argentina. Ultima new entry è la Fiat "131 Rally Abarth" (foto sotto), che nelle mani di piloti come Walter Röhrl, Markku Alen, Timo Salonen, Attilio Bettega e Sandro Munari si aggiudica due titoli mondiali Rally nel 1978 e nel 1980 e tre titoli Costruttori nel 1977-78-80. L'esemplare esposto a Mirafiori ha partecipato ai rally di Sanremo, Montecarlo e Isola d'Elba.



## OLD TIME SHOW

## OMAGGIO A LANCIA E MORINI

**S**i terrà l'8-9 marzo nel polo fieristico di Forlì l'undicesima edizione di Old Time Show, tradizionale appuntamento di fine inverno per tutti gli appassionati di "storiche". La kermesse, confermata nel tempo come una delle manifestazioni motoristiche più importanti d'Italia, presenterà quest'anno due mostre tematiche di grande interesse, una per le quattro ruote - "L'eleganza e la sportività di Lancia" - e una dedicata alle due ruote, dal titolo "Le più belle Moto Morini". All'anima culturale e storico-documentale del salone organizzato da Fiera di Forlì in collaborazione con l'Asi, il Crame e Il Velocifero di Rimini, si affianca fin dalla prima edizione la mostra-scambio vera e propria, con uno speciale mercato dedicato ai privati che vogliono scambiare, vendere o acquistare ricambi, auto e moto storiche. Per informazioni: [www.oldtimeshow.it](http://www.oldtimeshow.it)



## "MAGGIOLINO" DI LEGNO

Tra le eccentricità in cui ci s'imbatta nei Saloni dell'auto (anche quelli dedicati alle "classiche") capita pure di vedere un "Maggiolino" completamente ricoperto di "squamme" di legno, come questo esemplare presentato alla stampa al via del Motor Show di Essen, in Germania (30 novembre-8 dicembre). A stupire non è soltanto la carrozzeria, ma anche tutti gli interni, rivestiti allo stesso modo.



## AL MATRIMONIO VANNO IN "600"



Sposarsi in Fiat "600". Non solo: farsi accompagnare in chiesa - la sposa con il papà e lo sposo con la mamma - con altre due "600", una del 1957, appartenuta al bisnonno di lei e l'altra del 1955, targata San Marino. È accaduto a un matrimonio celebratosi il 3 settembre 2013 a Santa Marina, in provincia di Pesaro. Marito e moglie, poi, all'uscita della chiesa sono saliti a bordo di una "600 Multipla" per percorrere la "panoramica" tra Pesaro e Gabicce Monte, la strada dove la Benelli era solita provare i prototipi delle sue moto.



“Sei diventato qualcuno quando ti accorgi che non vorresti essere nessun altro”

Henry Ford

# MONACO



Ferrari 625 TRC Spider del 1957 - venduta per 5,04 milioni di Euro, da confrontare con una stima di 3,7 milioni di Euro prima dell'asta, alla precedente asta di Monte Carlo di RM.

In occasione della precedente edizione dell'asta RM Auctions a Monte Carlo, con vendite totali superiori a 33,5 milioni di Euro e una media di oltre 450.000 Euro a vettura, il numero di vetture speciali vendute ad un'asta pubblica ha stabilito diversi nuovi record mondiali. Questi risultati non sarebbero stati possibili senza la gamma di servizi integrati della RM, che comprende attività di restauro, consulenza di un team internazionale di specialisti con grande esperienza nel settore, servizi di accoglienza dei clienti e attività di marketing globale. Se volete ottenere i migliori risultati, iscrivetevi oggi stesso.

## INVITO AD ISCRIVERVI ALL'ASTA

**MONACO** LE SPORTING  
10 MAGGIO 2014

ITALIA +39 02 9475 3812

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

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

MOTORING ART

# La mia tela è una BENTLEY "MULSANNE"

Un omaggio artistico (ma anche patriottico) alla "britannicità". È quello che un autentico asso dell'aerografo, Paul Karlake, ha voluto tributare a diverse icone della cultura inglese usando come tela una macchina simbolo del made in England: una Bentley "Mulsanne S" del 1990. Il risultato è il misto di "profanazione" e di kitsch che vedete in queste foto, in cui

sono ritratti la regina Elisabetta II (sul cofano anteriore), Winston Churchill (su quello posteriore), il duca di Wellington, una scena della battaglia di Waterloo, l'ammiraglio Nelson e uno scorcio della battaglia di Trafalgar (sulle fiancate), nonché in cima al tetto la Union Jack attraversata da un bombardiere Lancaster a simboleggiare i bombardamenti Alleati durante la seconda guerra mondiale.



ANNIVERSARI



## LA "MUSTANG" CORRE IN EUROPA

La Ford "Mustang" compie cinquant'anni e si appresta a sbarcare in Europa. Fu presentata il 17 aprile 1964 negli Stati Uniti per soddisfare i gusti e le esigenze di una vastissima fascia di utenza, grazie al disegno giovanile della carrozzeria e alla vasta gamma di motori disponibili. La vettura, il cui nome deriva da quello del cavallo selvaggio così comune un tempo nelle sconfinite praterie americane, prese le mosse dal telaio della più economica fra le berline di produzione Ford, la "Falcon", che dominò la scena delle compact car nel 1960. Lee Jacocca, direttore generale del marchio, fu l'artefice della nuova strategia di marketing; sulla meccanica base della "Falcon", spinta da un innocuo 6 cilindri di 3,8 litri (101 CV), fece allestire un'innovativa carrozzeria - cofano lungo, coda corta - che potesse evocare negli utenti il fascino della vettura bassa, agile e sportiva. Per soddisfare gli appassionati delle alte prestazioni, la nuova "Mustang" fu disponibile anche con il motore V8 di 4,3



litri (164 CV) e con tre versioni del famoso 8 cilindri di 289 pollici cubi (4,7 litri) con potenza massima fino a 271 CV. Presentata in versione cabriolet e coupé hardtop a quattro posti, la nuova Ford suscitò negli Stati Uniti una sorta di isteria collettiva, con 4 milioni di persone che si accalcarono nelle concessionarie della marca per ammirare la nuova meraviglia; nel fine settimana 17-19 aprile 1964 si totalizzarono 22.000 contratti, quantità pari alla produzione in fabbrica di due mesi.

Forte di oltre nove milioni di vetture vendute in tutto il mondo, la nuova "Mustang" si appresta ora ad approdare ufficialmente nel Vecchio Continente, per accontentare anche gli appassionati europei. (L.G.)





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



IMPRESA  
FORNITURE  
INDUSTRIALI



LUBRIFICANTE  
MULTIUSO  
DI DERIVAZIONE  
AERONAUTICA

## MOTOR GALLERY

# Il meglio del made in Italy PASSA PER MODENA

Oltre 300 espositori provenienti da tutta Italia, 41.000 metri quadri di superficie espositiva ma soprattutto il fascino del made in Italy motoristico di qualità: queste in sintesi le caratteristiche della seconda edizione di Modena Motor Gallery, mostra-mercato delle due e delle quattro ruote esclusivamente italiane in programma il 10-11 maggio. In esposizione le più rappresentative icone motoristiche del Bel Paese dal dopoguerra agli anni Ottanta - Ferrari, Maserati, Lamborghini, Moto Morini, Bugatti, De Tomaso, Ducati, Lancia e Alfa Romeo - provenienti anche da prestigiose collezioni private, come quelle di Mario Righini, Umberto Panini e Francesco Stanguellini. Oltre alle classiche sezioni dedicate ai club, alle scuderie, ai ricambi e agli accessori, al modellismo, all'editoria specializzata e agli automobili, l'edizione di quest'anno ha in serbo grandi mostre tematiche: "La spider, un sogno a cielo aperto", dedicata a quarant'anni di storia della decapottabile sportiva a due posti; "100 anni dalla nascita di Maserati Spa" con l'esposizione di pezzi unici (non solo automobili) della collezione di Matteo Panini; e poi ancora - nella galleria della fiera - si potranno ammirare le opere di numerosi artisti, l'esposizione delle motociclette Villa, le Maserati a due ruote, le

biciclette vintage della mostra "Le biciclette che volano" e quelle originali di Fausto Coppi.

Per chi vorrà soddisfare la propria voglia di velocità sarà possibile salire a bordo di alcune Ferrari e Lamborghini per effettuare qualche giro sul circuito di Marzaglia. L'evento, che gode del patrocinio dell'Asi, si colloca nell'ambito della quindicesima edizione di Modena Terra dei Motori, importante manifestazione motoristica "en plein air" che si tiene a maggio (fino ai primi di giugno) e prevede una serie di iniziative nelle piazze del centro storico modenese, tra le quali il passaggio della Mille Miglia (18 maggio) e la Notte dei Motori (31 maggio).

Info su: [www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it) - [info@motorgallery.it](mailto:info@motorgallery.it)



## Modelli "pepati"

Nelle foto. Panoramiche delle scorse edizioni; in evidenza una rassegna di barchette degli anni 50, modelli sportivi Lancia ("Appia" Zagato, "Fulvia HF", "Stratos") e Fiat ("131 Rally Abarth" e "124 Special T").



## BIRMINGHAM (INGHILTERRA)

## IN MOSTRA I GIOIELLI DI JOHN SURTEES

Nel cinquantesimo anniversario del titolo mondiale vinto con la Ferrari nel 1964, l'Inghilterra ha omaggiato il 9-12 gennaio a Birmingham il "suo" John Surtees con una straordinaria esposizione di auto e moto con cui il pilota britannico ha corso. "Big" John Surtees è l'unico pilota della storia ad aver conquistato il titolo iridato sia nel Motomondiale (ben 7), sia in Formula 1 (uno con la Casa di Maranello). Tra i pezzi in mostra, la Ferrari "158" con cui si laureò campione nel 1964, in una delle rarissime apparizioni fuori degli Stati Uniti, dove l'esemplare è stabilmente in esposizione al George Barber Museum, nella città americana di Birmingham, in Alabama. Ma c'erano anche la prima monoposto di Formula 1

da lui costruita - la "TS7" -, la Lola "T 70" del campionato Can Am del 1966 e diverse motociclette: dalla sua prima due ruote di quando aveva appena 15 anni, una Triumph "Tiger 70" del 1939, alla MV Agusta "500" della sua ultima stagione motociclistica (1960).

## Eclettico campione

A destra. Surtees tallonato da Clark e Gurney al G.P. di Germania (Nürburgring) del 1964.

A sinistra. Surtees "vola" in moto.



**TRIUMPH "HERALD CONVERTIBLE" - 1963**

## L'inglesina trova casa in CALABRIA

“Nell'ottobre del 2009 mi recai con mio marito Angelo in una concessionaria BMW per acquistare una vettura nuova. Nel piazzale dell'autosalone però sono stata attratta da un modello che non avevo mai visto. Il venditore mi spiegò che si trattava di una vecchia Triumph del 1963. Chiesi se era in vendita e in che condizioni fosse. Egli fece partire il motore, che si avviò immediatamente; la carrozzeria, invece, era in pessimo stato, con i fondi da rifare e i sedili appena accettabili. Malgrado tutto decidemmo di acquistarla, portandola il giorno dopo in una carrozzeria della zona specializzata nel restauro di auto d'epoca. I lavori, tuttavia, iniziarono solo alla fine del 2012, a causa della difficoltà nel reperire alcuni ricambi. Un grosso aiuto mi arrivò dal sito di una società inglese, che mi ha fornito tutto quello che occorreva. Questa forse è stata la fase più emozionante dell'intera avventura, perché ogni pezzo che arrivava a casa era per noi una grande soddisfazione. Poiché però le spese salivano, mio marito non mi disse più niente della macchina spiegandomi che aveva deciso di fermare i lavori. Alla fine del restauro, che durò circa otto mesi, sentii sotto le finestre di casa alcuni colpi di clacson e un rumore di motore che mi era sconosciuto. Dopo qualche attimo di smarrimento, non riconoscendo in quell'auto il rottame che avevo visto in concessionaria qualche anno prima, rimasi piacevolmente sorpresa e da quel giorno abbiamo fatto cose con quella macchina che mai avremmo immaginato. Alla fine abbiamo trovato anche le cornici cromate dei fari, ma non in Inghilterra, bensì da un certo signor Francesco di Palmi, a 50 chilometri da casa. Ci siamo recati a diversi raduni, abbiamo conosciuto altre persone con la stessa passione e persino acquistato un'altra auto storica, cioè una Lancia 'Fulvia' berlina del 1972”.



### **Cabriolet per quattro**

A destra. Il motore è un 4 cilindri di 1147 cm<sup>3</sup> da 39 CV DIN.

Più a destra. Ecco come si presenta la vettura, a restauro ultimato.

Sopra, a destra. L'abitacolo, in perfetto english style, è per quattro. Il volante, però, non è originale.

In alto. La proprietaria Giovanna Caracciolo, con il marito Angelo.



## LIBERALIZZATO IL MERCATO AUTO

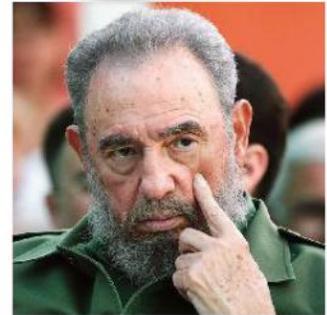
## CUBA, ADDIO VECCHIA AMERICA



MASSIMO CALZADIE

**A**nche Cuba si apre al mercato delle auto moderne. Lo prevede una delle 300 riforme promesse da Raul Castro, fratello dell'ex "Líder Máximo" Fidel, presidente dello Stato caraibico dal 2008. Gli automobilisti cubani potranno acquistare, senza restrizioni, automobili nuove o usate; si tratta di una novità davvero rivoluzionaria per un Paese nel quale finora circolavano quasi esclusivamente vetture già presenti sulle strade prima dell'ascesa di Fidel nel 1959 o le poche importate direttamente dallo Stato e destinate a categorie privilegiate (uomini di Stato, sportivi e professionisti d'alto livello). Per acquistare una vettura l'acquirente doveva farsi rilasciare un'apposita autorizzazione governativa, anche dopo la liberalizzazione formale delle compravendite avvenuta nel 2011. Ora questo non sarà più necessario, per cui è assai probabile, seppure in tempi ragionevolmente lunghi, che il parco auto del Paese sarà rinnovato; spariranno gradualmente le vecchie berline americane che tanto avevano contribuito a creare il tipico "colore" delle strade de L'Avana. Quasi tutte queste vecchie vetture, pur mostrando carrozzerie

originali, erano diventate accrocchi sia nella meccanica sia negli allestimenti (con pezzi prevalentemente russi e giapponesi). Una curiosità: il tipo d'impiego dei mezzi di trasporto a Cuba è indicato dal colore della targa: giallo, mezzi per uso privato; azzurro, servizi pubblici; bianco, veicoli dell'apparato di governo; verde, Forze Armate e Ministero dell'Interno; rosso, veicoli da noleggio. Un conto, però, è liberalizzare il mercato, un altro è mettere in condizione i cubani di potersi permettere una vettura moderna. Basti pensare che per esempio una Peugeot "206" costa ben 91.113 pesos cubani convertibili (1 euro vale 1,33 CUC), mentre un medico ne guadagna mensilmente 40; un bancario circa 30; un impiegato statale tra i 10 e i 15. Che fine faranno, poi, le vetture americane dei cubani? Avranno la sensibilità di conservarle o verranno demolite come le Lada e le Trabant dell'ex DDR?



## Occhio al mercato

Sopra. L'ex "Líder Máximo", Fidel Castro, numero uno di Cuba dal 1959 al 2008.

Sotto. Una Chevrolet del 1952. Sopra a sinistra. Plymouth del 1956. In alto. Chevrolet "Impala" del 1959.



## FAI-DA-TE

## UN TAVOLO A MOTORE

**A**vete una passione inguaribile per i motori, tanto che ve li portereste anche in casa? Pierluigi Gallo, pavese, classe 1980, appassionato lancista, ha realizzato un tavolino per il salotto utilizzando come basamento il motore bialbero Lampredi di 1585 cm<sup>3</sup> da 102 CV di una Lancia "Beta Coupé" seconda serie del 1975. Giudicate voi l'effetto!



## FACEBOOK

## QUANTI FAN PER IL CAVALLINO

**P**er celebrare i 10 milioni di fan raggiunti su Facebook in soli tre anni di presenza sul più importante social network del mondo, la Ferrari ha messo online un simpatico cartone animato che ha come protagonista il presidente Luca Cordero di Montezemolo. Nell'ultimo anno sono stati oltre quattro milioni i nuovi fan del Cavallino rampante, con un particolare seguito dai mercati emergenti (per esempio, l'India, con un milione di "followers") e dei giovani: il 55% degli iscritti alla pagina ha infatti meno di 24 anni di età. Al 23 gennaio i "mi piace" alla pagina Ferrari sono ben 12.925.013.



## CONCORSO D'ELEGANZA DI SALVAROLA

# FERRARIE BUGATTI ALLE TERME

**S**arà un'autentica immersione nel cuore dell'Italia motoristica la quindicesima edizione del Concours d'Élégance - Trofeo Salvarola Terme, in calendario nel weekend del 15-16 marzo. Accanto al classico evento della domenica, con le vetture al vaglio della giuria e la sfilata di fronte al comitato d'onore, saranno infatti numerosi gli appuntamenti in programma nella terra dei motori del Modenese: si comincerà sabato mattina con una visita al Museo Ferrari di Maranello, dopo essere transitati nella riserva naturale regionale delle Salse di Nirano, per ammirare un fenomeno pseudovulcanico freddo nel comune di Fiorano. Nel tempio delle Rosse i visitatori del museo, insieme con i dipendenti della Ferrari, costituiranno la giuria popolare che eleggerà l'auto più affascinante della giornata. Dopo pranzo la carovana dei partecipanti punterà alla volta di Modena per una visita guidata al Museo Enzo Ferrari (con eventuale ricognizione a Campogalliano); a Sassuolo, invece, ci sarà la presentazione ufficiale delle vetture in concorso e la possibilità per equipaggi e accompagnatori di visitare Palazzo Ducale e di usufruire - al rientro in hotel - del centro benessere con piscine, vasche termali, percorso vascolare, bagno di vapore, sauna e zona relax, per poi recarsi alla cena di gala. Domenica gran finale con l'assegnazione dei premi "Best of Bugatti" e "Best of Show", riservato a tutte le auto costruite entro il 1975. In occasione dell'evento, organizzato con la collaborazione del Museo Ferrari di Maranello, verrà anche emesso uno speciale annullo filatelico. Per informazioni sull'iscrizione delle vetture e sulla disponibilità di pacchetti turistici: [info@hoteltermesalvarola.it](mailto:info@hoteltermesalvarola.it)



**Piove sulle regine**  
Nella foto. All'edizione 2013  
una Jaguar "XK 150 DHC".  
Sopra. Alfa Romeo "6C 2500".

# RUOTECLASSICHE

# MOTOCCLASSICHE

# GARECLASSICHE

Periodico mensile febbraio 2014

<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</b>	Federico Robutti
<b>HANNO COLLABORATO</b>	Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luciano Greggio, Antonello Jelitto, Paolo Mazzetti, Maurizio Schifano, SignAgency, Fabrizio Tajana
<b>FOTOGRAFIE</b>	Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Massimo Calzone, Paolo Carlini, Massimo Condolo, Gigi De Donato, Massimo Delbò, Antonello Jelitto, L.A.T. Photographic, Thomas Maccabelli <b>Copertina:</b> Thomas Maccabelli, Fotolia.com
<b>DISEGNI</b>	Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA. Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al n. 02 82472459. E-mail: [responsabledati@edidomus.it](mailto:responsabledati@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>	Elisabetta Prosdodomi, Tel. +39 338 3548515, e-mail: <a href="mailto:ufficiostampa@edidomus.it">ufficiostampa@edidomus.it</a>

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: Autopro, 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. **Toscana:** Area51, Valeria Vicidomini, via San Marcoellino, 13 - 50126 Firenze, tel. 055 8800508. **Lazio e Campania:** Interspazi, via Lorenzo Vaila, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492. **Sardegna:** Giampiero Apeddu, via S'Arrullioni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. **Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253**

**AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:**  
Link Media s.r.l. Tel. 02 34834484 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)  
- assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA  
- versamento sul c/c postale n. 55853202 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 method:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261 03069 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. 688202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.  
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

**FOREIGN SALES DEPT.**  
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580  
E-mail: [sales@edidomus.it](mailto:sales@edidomus.it)  
Back issues: € 7,50 (postal changes not included).  
Payment method:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261 03069 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: [responsabledati@edidomus.it](mailto:responsabledati@edidomus.it).

**PER L'ITALIA**  
Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettole, 18 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 8603301 - telefax 02 86033020.

**SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION**  
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA  
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)  
Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512806

**Fotolito:** AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11 20132 Milano  
**Stampa:** Fotolito 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.

# CON L'ABBONAMENTO RUOTECLASSICHE È SEMPRE CON TE!



12 NUMERI A SOLI

€ 48,90

PIÙ LA VERSIONE DIGITALE  
INCLUSA

per sfogliare Ruoteclassiche  
anche sul tuo PC, Mac, Tablet o  
Smartphone dove e quando vuoi!



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/venedì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00  
Febbraio 2014 **RUOTECLASSICHE**



**ROVER "SD1 VITESSE"**



# BERLINA SPORTIVA PER INTENDITORI

**Per non confonderla**

Sopra. La scritta di identificazione posta sopra al paraurti posteriore.

Sotto. Un esemplare da competizione all'Euroturismo 1985 (equipaggio Walkinshaw-Percy).

In basso. L'elegante abitacolo con fascia in legno sul cruscotto e una vista di tre quarti che mette in evidenza l'ampio spoiler sulla coda.

**Vorrei acquistare una Rover "SD1 Vitesse", ma in vendita non ne ce sono. È un modello così raro?**

**Giacomo Soldi**

La "Vitesse" è stata prodotta dall'ottobre del 1982 al luglio del 1986 in 3897 esemplari (di cui 383 con cambio automatico), ma sono stati pochi quelli importati in Italia: questa è la ragione per cui è difficile, anche se non impossibile, reperirne un esemplare. La

sua quotazione è ai minimi, sui 2500 euro, e acquistarne una può essere un affare interessante. Versione sportiva della gamma "SD1", la "Vitesse" montava il classico V8 di 3,5 litri, con potenza incrementata da 155 a 190 CV DIN. L'alimentazione era a iniezione elettronica Lucas e le prestazioni elevate: la velocità era infatti di 218 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 8 secondi. L'equipaggiamento di serie era completo: lavafari, interni in pelle, computer di bordo, specchietti esterni a comando elettrico, tetto apribile, servosterzo. Esternamente si distingueva per lo spoiler posteriore e la fascia adesiva con la scritta "Vitesse" nella parte inferiore delle porte, eliminata sugli esemplari post 1984. Se il prezzo di acquisto può essere conveniente, valuti però i consumi elevati (fino a 15 litri/100 km) e i costi di manutenzione non indifferenti. Qualche problema può sorgere nel reperire ricambi non meccanici: questi ultimi, essendo comuni ad altri modelli dell'ex gruppo inglese, sono infatti ampiamente disponibili.



**FIAT "1100 T"- "TN"**

## AL SERVIZIO DELLA **COMUNITÀ**

**Nella recente fiction di Raiuno sul commissario Calabresi si vede nel cortile della Questura di Milano un furgone Fiat degli anni Sessanta. Che modello è?**

**Giuseppe Mangiò**

Si tratta del "1100 T"- "TN" (il primo aveva motori a benzina di 1089, 1221, 1295 e 1481 cm<sup>3</sup>, il secondo motore diesel di 1901 cm<sup>3</sup>), un veicolo commerciale prodotto dal 1957 al 1971 in innumerevoli allestimenti. Fu anche proposto ai carrozzieri come solo autotelaio. Nella versione furgone chiuso (in primo piano nella foto) la cubatura utile per il carico era di 2,25 m<sup>3</sup> su una superficie di 4,2 m<sup>2</sup>. La portata (escluso il guidatore) era tra



1100 e 1300 kg a seconda del tipo. Il "1100 T" ("T" stava per "Trasporto"; "TN" per "Trasporto Nafta") venne offerto anche come autobus nove posti, come promiscuo persone e merci mediante la trasformazione degli ultimi posti in piano di carico, e come scuolabus per 15 alunni.

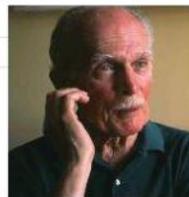
## ALFA ROMEO V6 "BUSSO"

### POTENTE E LONGEVO

**Ho letto sul numero di gennaio il servizio sull'Alfa Romeo "156 GTA" con motore V6, quello progettato dall'ingegner Busso. Qual è stata la prima auto del Biscione a montarlo? E quale l'ultima?**

**Giancarlo Pietra**

La prima fu l'"Alfa 6" del 1979 (foto sotto a sinistra), che montava la versione con cilindrata di 2492 cm<sup>3</sup>, l'ultima la "GT 3.2" del 2003 (foto sotto a destra), che ne adottava la massima evoluzione, quella cioè di 3179 cm<sup>3</sup> a iniezione e con 24 valvole e 239 CV (foto più a destra in alto). Questo motore a sei cilindri a V di 60° venne progettato da Giuseppe Busso (1913-2006, foto piccola) negli anni Settanta ed era un superquadro (cioè con alesaggio superiore alla corsa) per ridurre usura e attrito agli alti regimi. La sua particolare architettura permise di adottare un albero motore molto corto su quattro supporti di banco. Le valvole avevano la disposizione a V stretto di 46°, soluzione nata dall'esperienza



sportiva della "GTAM" e della "33" da competizione. La distribuzione era a un asse a camme in testa per bancata con albero azionato da cinghia dentata. Inizialmente

l'alimentazione era assicurata da sei carburatori monocorpo invertiti in modo che ogni cilindro avesse la stessa dosatura di miscela e lo stesso regime termico. L'impianto di accensione era costituito da una centralina elettronica con distributore e bobina. La potenza era di 160 CV DIN a 5800 giri. Sulle versioni "GTA" degli anni Duemila ("147" e "156" col "3200" da 250 CV) esso raggiunse l'apice per cilindrata e per potenza. In precedenza il V6 di Busso, nelle sue varie versioni di 2, 2,5 e 3 litri, fu montato anche dai seguenti modelli: "GTV 6" (1980), "Alfa 90" (1985), "Alfa 75" (1985), "164" (1987), "SZ" (1989), "RZ" (1992); "155" (1992), "GTV" e "Spider" (1995), "156" (1997), "166" (1998).



## "SCOOTA-CAR"

### GIOCATTOLO PER ADULTI

**Le microcar di oggi mi hanno fatto ricordare che negli anni Trenta, in Inghilterra, qualcosa di simile esisteva già. Ne avete una foto?**

**Alex Ceschina**

Nel 1934 il progettista J.W. Shillan e il tecnico Charles Harrison, entrambi londinesi, progettarono e costruirono una piccola automobile monoposto che può essere considerata l'antesignana delle microcar. Denominata "Scoota-car" (la marca era Rytcraft), aveva il telaio composto da due longheroni longitudinali, sospensioni a balestre, sterzo comandato da cavi flessibili. I comandi erano limitati a un solo pedale: i freni erano infatti, a veicolo fermo, sempre bloccati e venivano liberati non appena il pedale veniva premuto di un paio di cm. Un'ulteriore pressione accelerava il motore innestando al tempo stesso la frizione. Le marce erano due, comandate da una leva manuale. Il motore, posteriore, era un due tempi monocilindrico da poco più di 1 CV alimentato da un carburatore collegato al serbatoio da 5 litri, sufficienti per otto ore di marcia. La "Scoota-car" raggiungeva i 30 km/h, che sembravano molti di più poiché si stava seduti a livello della strada e senza protezioni. Il peso era inferiore ai cento kg. Nella foto a lato ne vediamo un esemplare accanto all'Alfa Romeo di John Cobb.



SERENISSIMA

# Dalla realtà al FUMETTO



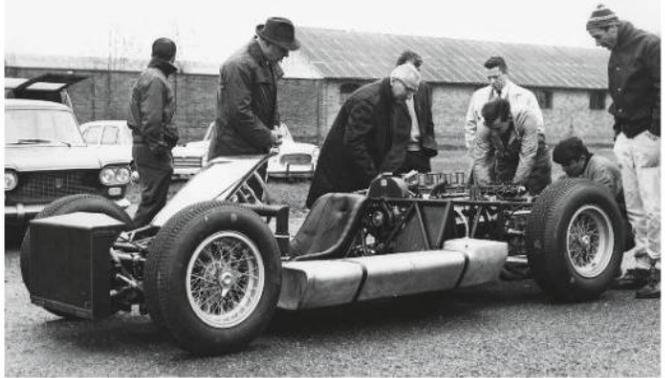
Nel fumetto di Michel Vaillant "Il castello della vendetta", pubblicato nel 1966 nella collana "Classici Audacia", compare una'auto sportiva di colore bianco vagamente somigliante a una Bizzarrini. Mi potete dire se è esistita veramente e di che marca è?

Massimo Girardello

Quella coupé è esistita realmente: si tratta della Serenissima "GT", una berlinea costruita da questa piccola azienda modenese attiva tra il 1966 e il 1970, sorta per iniziativa del conte Giovanni Volpi di Misurata. Serenissima era infatti, in precedenza, il nome della scuderia automobilistica patrocinata dal conte Volpi che schierò al via in molte gare vetture Sport Ferrari e Maserati. La produzione riguardò vetture da strada e da competizione con motori V8 di 3,5 litri a quattro alberi a camme in testa collocati in posizione posteriore-centrale progettati dall'ingegner Massimino. Il telaio della "GT" era tubolare e la carrozzeria in alluminio, la potenza di 340 CV a 7800 giri/min, i carburatori quattro Weber doppiocorpo "46 IDA2". Il cambio, a cinque marce, era in blocco con il differenziale autobloccante, i freni a disco sulle quattro ruote, le sospensioni indipendenti. Curioso che Jean Graton, autore delle storie a fumetti di Vaillant, avesse scelto proprio questa vettura, così poco nota, per una sua storia. Evidentemente, da vero appassionato quale era, l'aveva vista su qualche rivista specializzata. La Serenissima costruì successivamente la coupé "Agena GT" e una Sport Prototipo di tre litri. Da ricordare, infine, la monoposto McLaren-Serenissima di Formula Uno.

**Piloti ed eroi**

Sopra. La copertina del fumetto "Il castello della vendetta" e due tavole dove compare la Serenissima. Sotto. La vettura in fase di collaudo e un esemplare appena completato.



**"STRADAIR"**



**UN BERLIET IN VOLO**



Ho un modellino Dinky Toys del Berliet "Stradair". A quando risale questo camion dalla linea così originale?

Francesco Campioni



Disegnato da Philippe Charbonneaux, il Berliet "Stradair" (acronimo di strada e aria) fu prodotto dal 1965 al 1970. Per il suo lancio venne ingaggiato lo stuntman Gil Delamare (video su <http://www.youtube.com/watch?v=e8jY5KCAFuQ>) che ne dimostrò le caratteristiche d'avanguardia, la maneggevolezza, la tenuta di strada e il confort, quest'ultimo merito delle innovative sospensioni pneumatiche ad aria "Airlam" che mantenevano il mezzo ad altezza costante. Il motore era un quattro cilindri diesel di 5,8 litri e 120 CV.

**L'AUTO MISTERIOSA**

**PEUGEOT SU 2 RUOTE**

Su Ruoteclassiche di dicembre, a pag. 10, avete chiesto ai lettori di identificare un'auto da corsa in una situazione a dir poco pericolosa: è la Peugeot "Quadrilette" di A. Ducreuz alla gara del Mont Ventoux del 1923.

Pascal Lèonate



**LANCIA-MARTINI**

## L'ULTIMA CORSA "UFFICIALE"

Qual è stata l'ultima vettura che ha vinto con la squadra corse della Lancia prima del ritiro della Casa torinese?

**Alessio Mauro**

Dopo aver vinto dieci volte il Mondiale Marche Rally, di cui cinque con la "Delta", nel dicembre del 1991 la Lancia comunicò la sua decisione di ritirarsi dalle corse. Per il 1992 il team verrà gestito dalla Martini Racing con l'appoggio tecnico del Jolly Club: insieme, sempre con la "Delta", essi conquisteranno nuovamente il Mondiale Marche portando così a undici le vittorie. L'ultima gara della Squadra Corse Lancia nel 1991 fu il Lombard Rac Rally, vinto dalla "Delta HF Integrale 16V" targata TO 76853R (foto a destra in basso) condotta dall'equipaggio Kankkunen (al volante) e Piironen (foto in alto). La conquista del Rac, decima e ultima prova del campionato del mondo, fu non solo l'ultima della Lancia in veste ufficiale, ma anche l'ultima in assoluto di una vettura italiana a questa competizione. Il Lombard Rac Rally era lungo 2353 km e prevedeva 37 prove speciali per un totale di 568 km. La corsa partì domenica 24 novembre da Harrogate nello Yorkshire e si concluse, sempre ad Harrogate, mercoledì 27 novembre. Per l'ultimo anno della scuderia ufficiale Martini-Lancia l'organizzazione era composta da Giorgio Pianta (direttore della gestione sportiva), Ninni Russo (direttore sportivo) e Mario Petronio (direttore Abarth). La vettura aveva motore turbo di 1995 cm<sup>3</sup> e sviluppava 295 CV a 7000 giri/min. Gli altri piloti Lancia erano Massimo Biasion e Tiziano Siviero.



# Libreria dell'Automobile

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

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

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



**MASERATI UN SECOLO DI STORIA  
IL LIBRO UFFICIALE**

• € 50,00  
\* PAG: 360  
\* FOTO: 486 in b/n e 262 a colori  
\* TESTO: Italiano

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



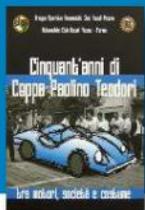
**911 X 911  
DAS OFFIZIELLE BUCH ZUM  
JUBILÄUM +50 JAHRE 911-AUS  
DER EDITION PORSCHE MUSEUM**

• € 49,90  
\* PAG: 950  
\* FOTO: 1000 b/n e col.  
\* TESTO: inglese/tedesco/  
francese/spagnolo/giapponese



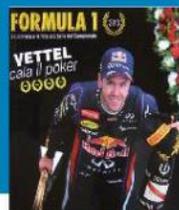
**SOTTO IL SEGNO DEI RALLY  
Storie di piloti italiani 1960-1979**

• € 24,00  
\* PAG: 416  
\* FOTO: 27 colori  
\* TESTO: Italiano



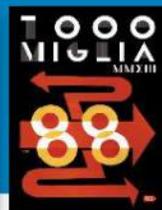
**CINQUANT'ANNI DI COPPA  
PAOLINO TEODORI:  
Tra motori società e costume**

• € 45,00  
\* PAG: 168  
\* FOTO: centinaia in b/n e col.  
\* TESTO: Italiano



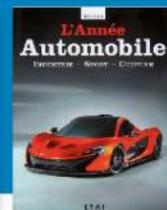
**FORMULA 1 2013 VETTEL,  
CALA IL POKER: la cronaca e  
le foto più belle del campionato**

• € 35,00  
\* PAG: 186  
\* FOTO: oltre 450 a col.  
\* TESTO: Italiano



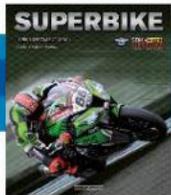
**MILLE MIGLIA 2013**

• € 70,00  
\* PAG: 288  
\* FOTO: centinaia  
b/n e col.  
\* TESTO: Italiano/Inglese



**L'ANNEE AUTOMOBILE N.61  
2013/2014: INDUSTRIE -  
SPORT - CULTURE**

• € 75,00  
\* PAG: 304  
\* FOTO: centinaia b/n e col.  
\* TESTO: francese



**SUPERBIKE 2013-2014  
IL LIBRO UFFICIALE**

• € 19,90  
\* PAG: 176  
\* FOTO: 165 a colori  
\* TESTO: Italiano

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 col.  
\* TESTO: Italiano



**QUESTIONE DI POLSO**  
Come si guida una moto  
da competizione

• € 39,90  
\* PAG: 144  
\* FOTO: in b/n e a col.  
\* TESTO: Italiano



**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@libreriadellautomobile.it](mailto:ordini@libreriadellautomobile.it)  
[info@libreriadellautomobile.it](mailto:info@libreriadellautomobile.it)  
Web Site: [www.libreriadellautomobile.it](http://www.libreriadellautomobile.it)

**vieni a trovarci su Facebook e eBay**

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

## MANIFESTAZIONI 2014

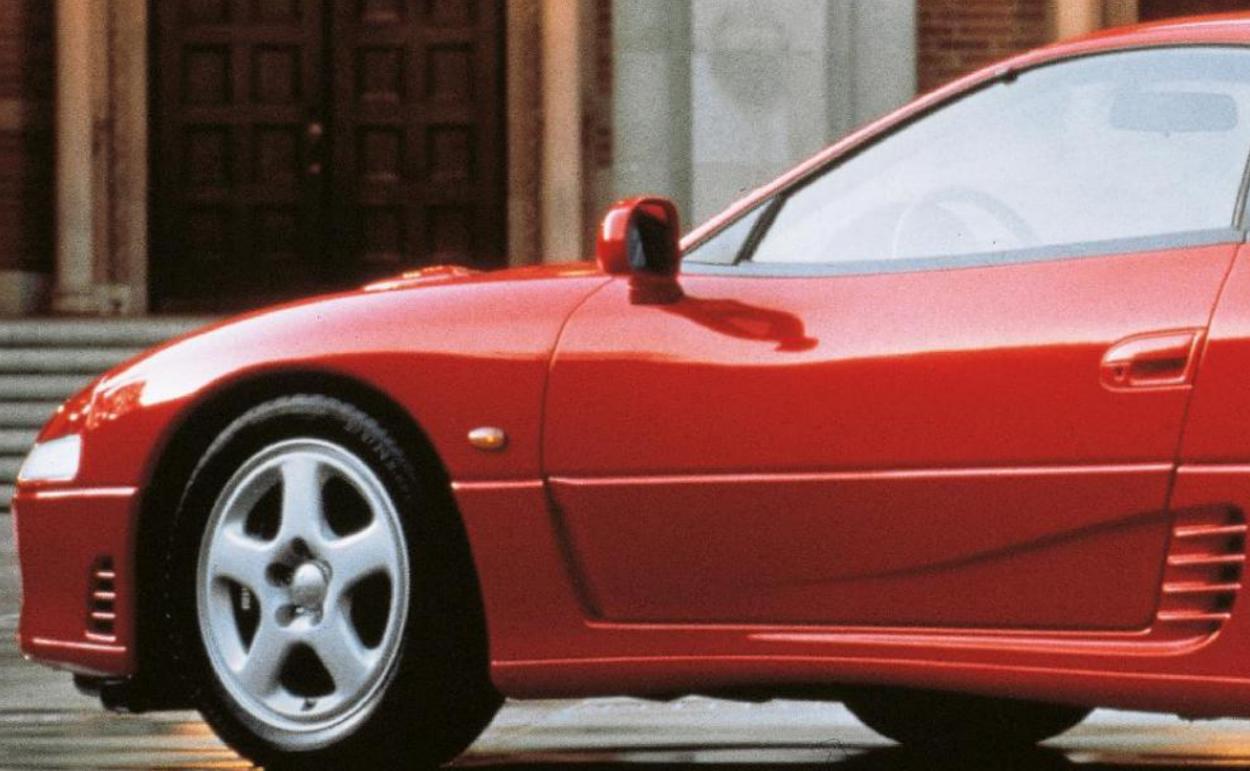
14/16 FEBBRAIO	NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
5/6 APRILE	REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO PAD. D - STAND 757/758
11/13 APRILE	NOVEGRO RUOTE COLLECTION MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
12/13 APRILE	FERRARA GRANDE MERCATO AUTO E MOTO DEL PASSATO
25/27 APRILE	MILANO AUTOCLASSICA

VENDITA PER CORRISPONDENZA MINIMO D'ORDINE € 20,00

# IL GIAPPONE INVIA LA SMENTITA

"Quel che non c'è non si rompe" aveva detto Henry Ford. Dopo quasi un secolo arriva dall'Oriente una granturismo velocissima, complicata, zeppa di automatismi. Eppure affidabilissima. Motore V6 in lega, quattro valvole per cilindro, due turbo, altezza da terra variabile, trazione integrale e ruote posteriori sterzanti...

di Marco Di Pietro



**Pro**

Prestazioni  
 Prezzo basso  
 Tecnologia  
 Affidabilità  
 Comportamento su strada

**Contro**

Ricambi problematici  
 Pochi esemplari in vendita  
 Peso elevato  
 Consumi alti  
 Rivalutazione lenta

# P

otresti scambiarla per una Chevrolet "Corvette" un po' "taroccata". In realtà, è molto di più: la Mitsubishi "3000 GT" è un concentrato di tecnologia ai massimi livelli, un'auto sportiva universale che ha incontrato un successo straordinario in tutti i continenti: in Estremo Oriente dove era commercializzata, nientemeno, col nome "GTO", nelle Americhe dove si chiamava Dodge "Stealth", e in Europa, dove la più anonima sigla "3000 GT" non poteva essere accusata di "lesa maestà" nei confronti della Ferrari.

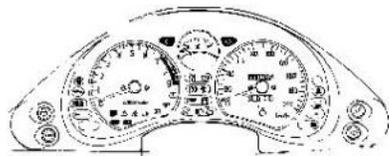
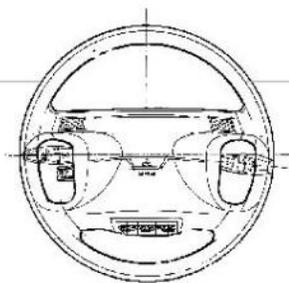
La linea aggressiva da granturismo 2+2 prendeva più di uno spunto dalle "Corvette" contemporanee, ma anche da supercar giapponesi come Nissan "300 ZX", Mazda "RX-7" e Toyota "Supra". Ma >

**Moderna dentro e fuori**

*Nella foto. Forte di alcuni evidenti richiami stilistici alla "Corvette", la Mitsubishi "3000 GT" non dimostra i suoi oltre 20 anni. Essa adotta molte soluzioni tecnologiche d'avanguardia, che ne fanno una delle migliori granturismo giapponesi di sempre.*



## IN AUTOSTRADA LA VETTURA SI ABBASSA AUTOMATICAMENTE PER RIDURRE IL CX ED ESALTARE L'“EFFETTO SUOLO”



### Cockpit aeronautico

Sotto, il posto di guida sembra quello di un aereo da combattimento, tanto che in America questa Mitsubishi veniva commercializzata come Dodge "Stealth". Tre strumenti dietro al volante: tachimetro, contagiri e indicatore del carburante. Altri tre sulla plancia centrale: orologio digitale e computer di bordo, temperatura acqua, pressione dell'olio e delle turbine.

era la sola con soluzioni tecniche così d'avanguardia ed esclusive. Per esempio la trazione integrale permanente con differenziale centrale a giunto viscoso e a slittamento limitato, le quattro ruote sterzanti, l'alettone posteriore regolato in modo automatico e l'“effetto suolo”, determinato dallo spoiler anteriore a comando automatizzato e dall'effetto Venturi che ne consegue. Non solo: in velocità la “3000 GT” - prima macchina di serie dotata d'“intelligenza” - si abbassa per migliorare l'aerodinamica: azione che può anche essere comandata dal pilota, passando dall'opzione “Tour” a quella “Sport” tramite un selettore a pulsante.

Ciò che si para davanti al pilota non è un semplice cruscotto. È una sorta di cockpit aeronautico ricco di pulsanti, spie e strumenti, alcuni dei quali a led. Insomma un'astronave capace di prestazioni notevoli, grazie ai 286 CV a 6000 giri del suo sei cilindri a V di 3 litri di cilindrata, 24 valvole, doppio turbo-

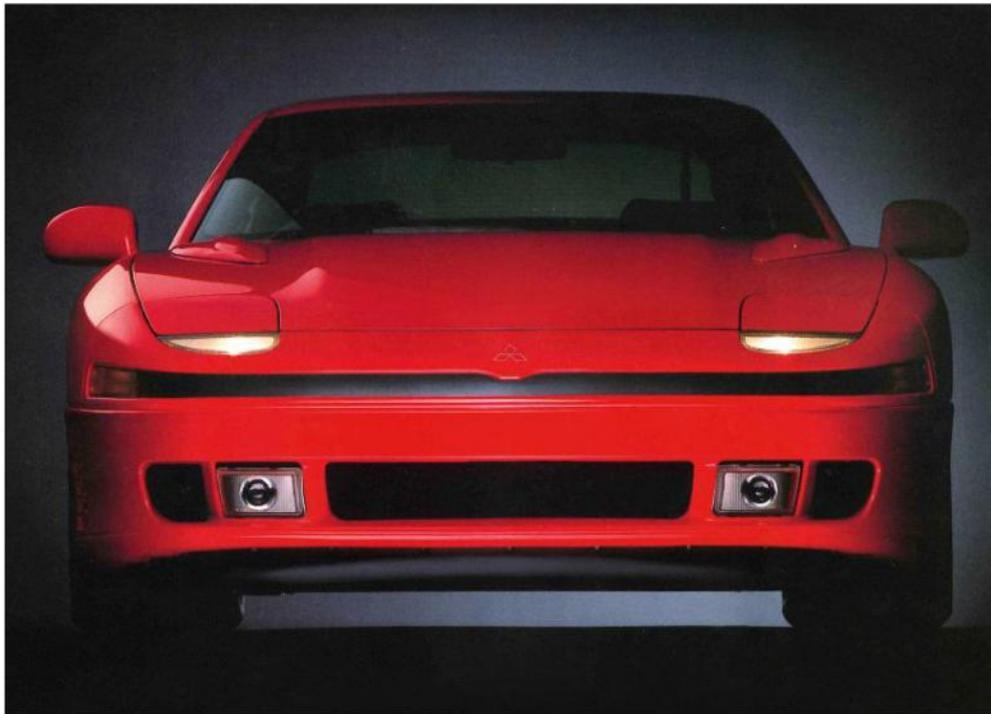
compressore e doppio intercooler. La velocità viene autolimitata a 250 km/h dalla Casa.

Presentata sotto forma di prototipo nel 1989, la “3000 GT” entra in produzione alla fine del 1990. In due soli anni gli stabilimenti di Nagoya ne sfornano oltre centomila, parte delle quali commercializzate in America col marchio Dodge.

In Europa soltanto l'Inghilterra la importa regolarmente (sono esattamente gli esemplari giapponesi con guida a destra), ma subito diventa l'oggetto del desiderio degli appassionati del Vecchio Continente, al punto da fare la fortuna degli importatori paralleli che ne vendono altri mille esemplari tra il 1991 e il 1992. Forse è questo il motivo che convince l'imprenditore italiano Luigi Koelliker a importarla. L'operazione ha successo e nel 1993 ne vengono vendute trecento, favorite da un prezzo chiavi in mano molto interessante: 92.000.000 di lire (47.500 euro). Oggi la “3000 GT” vale sui 7000 euro (la quotazione più

segue a pag. 48

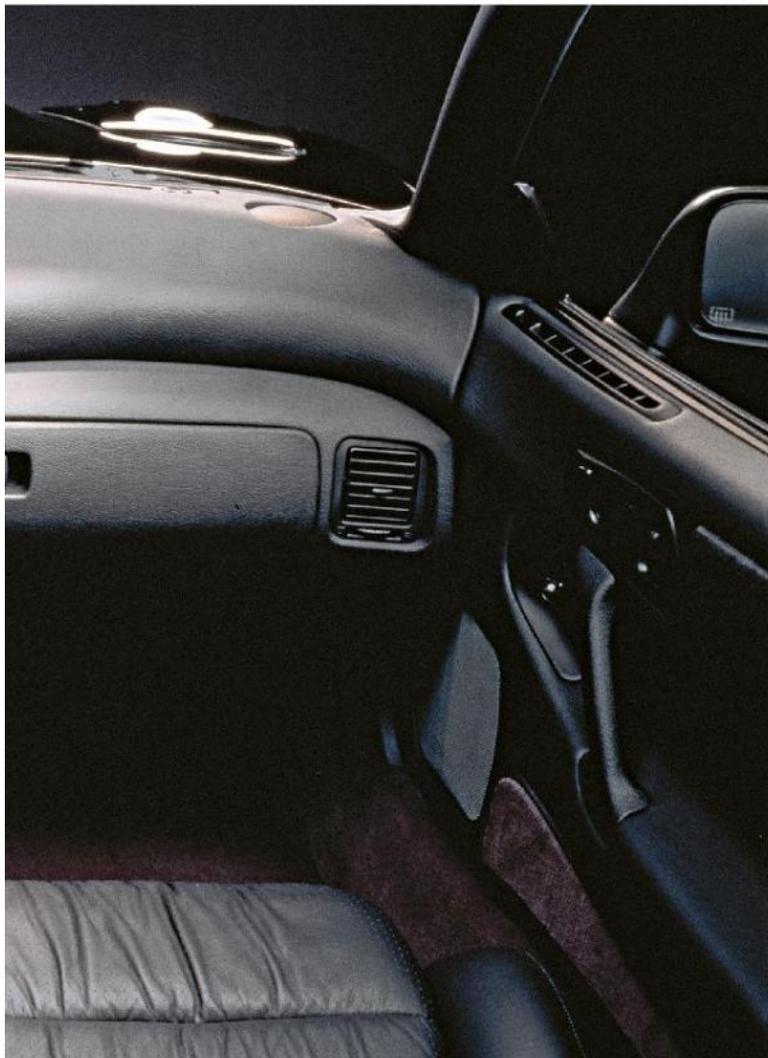
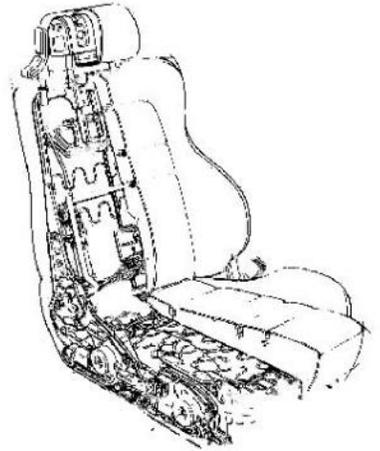




**Col muso delle modenesi**

*A sinistra. Lo studio aerodinamico della "3000 GT" è notevole: spoiler anteriore e posteriore regolabili elettronicamente, assetto automatico o manuale, massima cura costruttiva nei dettagli.*

*Sotto. I sedili anteriori sono stati oggetto di approfonditi studi per garantire confort e, al tempo stesso, un buon contenimento in curva.*



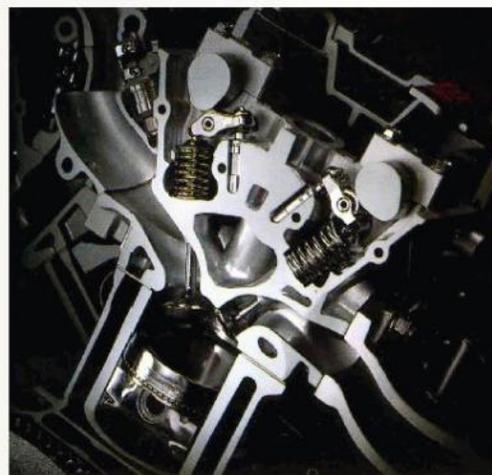
**Europea nelle finiture**

*Nella foto. Una sportiva da quasi 100 milioni di lire non poteva non essere rifinita con la massima cura.*

*Nel caso della "3000 GT", alla qualità costruttiva giapponese si aggiunge la nota esclusiva della lavorazione artigianale di gusto europeo. La dotazione di serie degli esemplari importati in Italia era completa: nessun optional era disponibile a pagamento.*

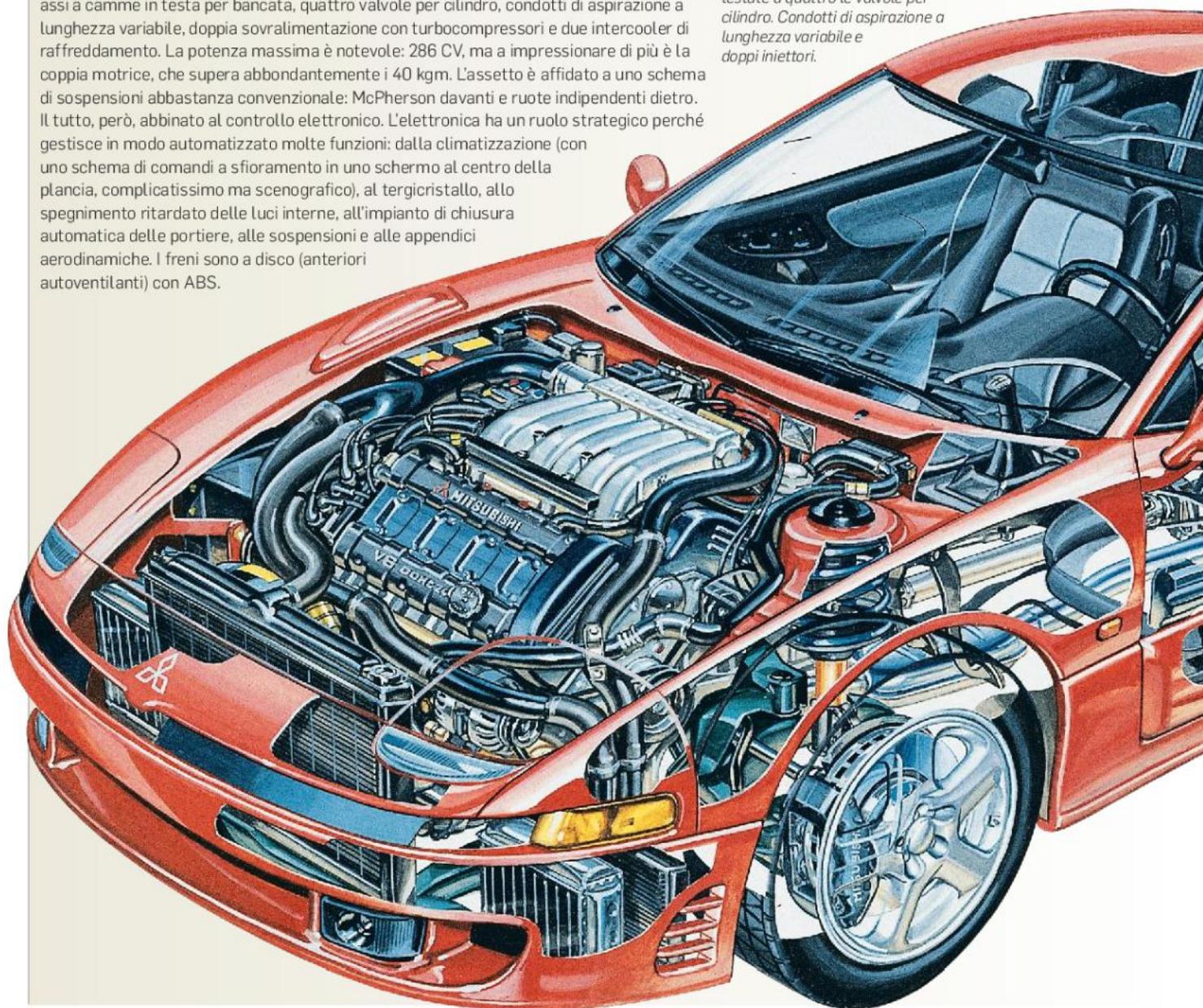
## CHI OFFRE DI PIÙ?

**T**ra le caratteristiche di maggiore interesse della Mitsubishi "3000 GT" vi è il sistema di trazione integrale permanente, che la Casa giapponese ha sviluppato sulla scorta della lunga esperienza maturata con le fuoristrada. La trazione viene ripartita dal differenziale centrale a controllo elettronico, che analizza il comportamento di ogni singola ruota sul terreno per distribuire la coppia in modo proporzionale davanti e dietro. Altri due differenziali, quello anteriore e quello posteriore, modificano il comportamento su strada seconda delle necessità. Il tutto è completato dal sistema di quattro ruote sterzanti, una tecnologia che a partire dagli anni Ottanta fu studiata a fondo da quasi tutti i costruttori nipponici e che trovò applicazione su molte sportive di alto livello, prima di essere abbandonata in favore della più semplice ed economica soluzione delle sospensioni posteriori multilink. La sterzata del retrotreno avviene in senso contrario a quello delle ruote davanti in manovra, mentre è nella medesima direzione durante la marcia normale. I vantaggi consistono in un ridotto diametro di sterzata in parcheggio e in un più preciso e facile inserimento in curva nella marcia veloce. Il motore è un raffinatissimo capolavoro di ingegneria giapponese. Lo schema consueto dei 6 cilindri a V di 60° qui si arricchisce di due assi a camme in testa per bancata, quattro valvole per cilindro, condotti di aspirazione a lunghezza variabile, doppia sovralimentazione con turbocompressori e due intercooler di raffreddamento. La potenza massima è notevole: 286 CV, ma a impressionare di più è la coppia motrice, che supera abbondantemente i 40 kgm. L'assetto è affidato a uno schema di sospensioni abbastanza convenzionale: McPherson davanti e ruote indipendenti dietro. Il tutto, però, abbinato al controllo elettronico. L'elettronica ha un ruolo strategico perché gestisce in modo automatizzato molte funzioni: dalla climatizzazione (con uno schema di comandi a sfioramento in uno schermo al centro della plancia, complicatissimo ma scenografico), al tergicristallo, allo spegnimento ritardato delle luci interne, all'impianto di chiusura automatica delle portiere, alle sospensioni e alle appendici aerodinamiche. I freni sono a disco (anteriori autoventilanti) con ABS.



### Con ventiquattro valvole

Sopra. Motore in lega leggera con testate a quattro le valvole per cilindro. Condotti di aspirazione a lunghezza variabile e doppi iniettori.

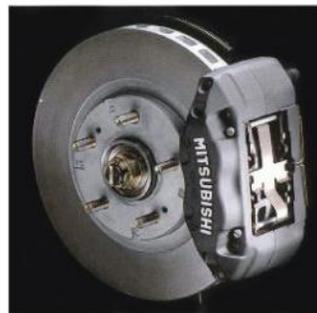


## CARATTERISTICHE



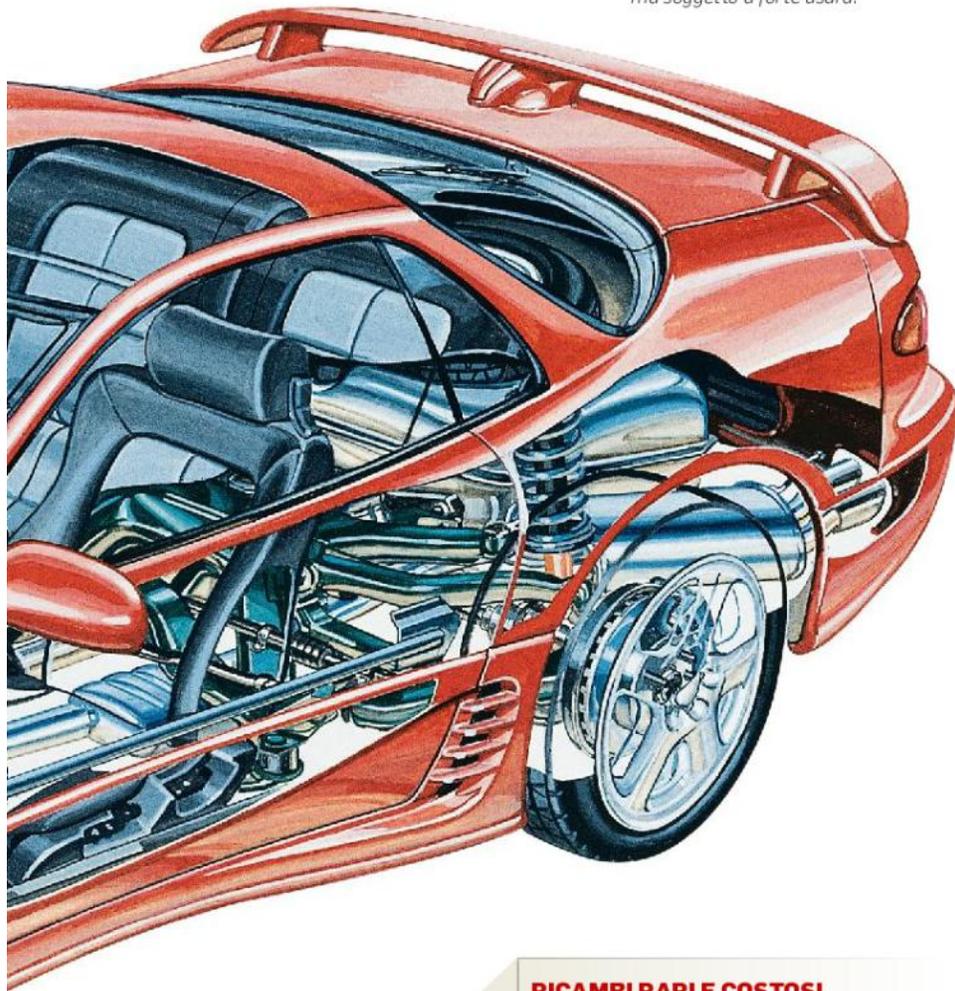
### Sterza anche dietro

Sopra. Le sospensioni posteriori seguono uno schema a bracci multipli tradizionale, ma a controllo elettronico. Le ruote sterzano sia in manovra sia durante la marcia.



### Dischi sotto stress

Sopra. Il peso è il vero problema della Mitsubishi "3000 GT": 1720 kg a vuoto si riflettono negativamente sull'impianto frenante, efficace anche nella guida molto sportiva, ma soggetto a forte usura.

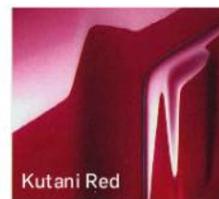


<b>Motore</b>	Anteriore, trasversale 6 cilindri a V di 60° Cilindrata 2972 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione: 8,8:1 Potenza 286 CV DIN (210 kW) a 6000 giri/min Coppia 407 Nm (41,5 kgm) a 3000 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due alberi a camme in testa per bancata Alimentazione ad iniezione elettronica multipoint Condotti di aspirazione a geometria variabile Accensione elettronica digitale Sovralimentazione con due turbocompressori Due intercooler aria-aria Tre catalizzatori a tre vie Omologazione antinquinamento Euro 1 Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione integrale permanente Tre differenziali Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco, comando idraulico Pneumatici 225/50 ZR 17 Cerchi in lega leggera 7,5J-17.
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 3 porte, 2+2 posti Scocca portante in lamiera stampata Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, Mc Pherson, Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali Ammortizzatori idraulici con taratura a controllo elettronico Freni a disco sulle 4 ruote (anteriori autoventilanti) con dispositivo antibloccaggio ABS Scatola guida a cremagliera con servocomando idraulico e sistema a quattro ruote sterzanti a controllo elettronico Capacità serbatoio carburante 75 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2470 mm Lunghezza 4560 mm- Larghezza 1840 mm Altezza 1285 mm - Peso a vuoto 1720 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 250 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 5,9 secondi.

## SEI COLORI, PREVALE IL ROSSO



Galaxy White



Kutani Red



Lamp Black



Grace Silver



Passion Red



Fiji Blue

## RICAMBI RARI E COSTOSI

Pastiglie freni ant.	€ 270
Kit dischi anteriori	750
Cofano anteriore (grezzo)	900
Cofano posteriore (grezzo)	1100
Portiera (grezza)	850
4 cerchi da 17"	1400
Parabrezza	750
Fanale anteriore completo	1200
Fanale posteriore completo	450
4 pneumatici 225/50 ZR 17	800

### Il pezzo forte è il motore

Sopra. Il disegno dà un'idea della grande complicazione tecnica imposta dai progettisti della Mitsubishi. Tanta raffinatezza, però, non è andata a detrimento dell'affidabilità. Il motore è longevo e richiede una manutenzione paragonabile a quella di unità meno sofisticate: è uno dei punti di forza della "3000 GT".

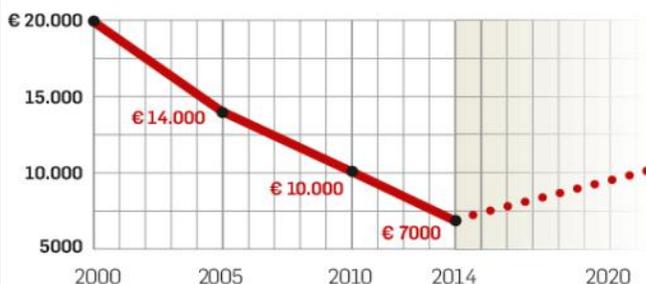
## LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	<b>****</b>	Una delle migliori sportive giapponesi di sempre. Un concentrato di tecnologia ancora oggi all'avanguardia. Prestazioni elevate.
<b>Prezzo</b>	<b>****</b>	7000 euro, tra i più bassi nell'ambito delle sportive anni 90. La prima serie è più facile da reperire e anche la più interessante.
<b>Costo di gestione</b>	<b>***</b>	Il consumo elevato è il prezzo da pagare per una super sportiva. Anche la manutenzione ordinaria è piuttosto costosa.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>***</b>	Vettura moderna, non esclude un utilizzo frequente, ma bisogna saperne accettare i costi, che sono piuttosto elevati.
<b>Affidabilità</b>	<b>*****</b>	È una delle rare auto a elevate prestazioni che non si rompono mai. In quanto ad affidabilità è paragonabile a una Porsche della stessa epoca.
<b>Reperibilità ricambi</b>	<b>**</b>	Difficilmente trovi i ricambi presso la rete di assistenza della Casa. Però, ordinandoli, arrivano in tempi ragionevoli.
<b>Attività dei club</b>	<b>*****</b>	Punto di riferimento in Italia è il club dedicato alla "3000 GT" e alla Dodge "Stealth". L'indirizzo è il seguente: <a href="http://www.3000gt.it">www.3000gt.it</a>

## VALORE NEL TEMPO

### PREFERITE LE VENTENNI

La "3000 GT" è già arrivata al punto più basso della curva di svalutazione. La fase di ripresa è iniziata in occasione del compimento del ventesimo anno dalla commercializzazione dei primi esemplari importati ufficialmente in Italia da Koelliker di Milano, ma il valore salirà sensibilmente solo alla fine del decennio. Quindi meglio puntare sugli esemplari "esenti" immatricolati nel 1993-94. Delle 700 unità circa vendute in Italia ne sopravvivono quasi la metà.



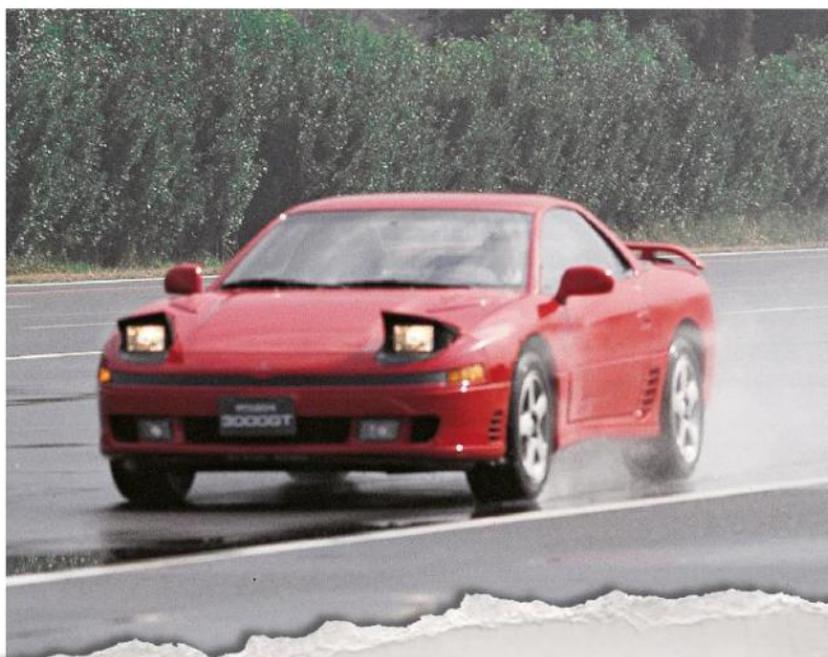
da pag. 44

bassa tra le sue concorrenti) ma, complice il superbollo che grava ancora sugli esemplari immatricolati dopo il 1994, può capitare di risparmiare qualcosa.

Il momento propizio per mettersi in cerca di una "3000 GT" è questo: il suo successo commerciale in Italia risale infatti a vent'anni fa, quando l'importatore, anche grazie a una massiccia campagna pubblicitaria, riuscì a piazzarne un buon numero di esemplari, che oggi possono aspirare all'esenzione dal bollo. Delle circa 700 unità vendute all'epoca dalla rete Mitsubishi ufficiale, ne rimangono in circolazione circa la metà; le altre furono esportate o radiate quando fu introdotto il superbollo. Le vetture superstiti hanno ormai toccato il punto più basso nella curva di svalutazione e nei prossimi anni vedranno le loro quotazioni in ripresa (vedi grafico qui sopra).

Perché comprare una "3000 GT"? Prima di tutto perché essa costituisce, assieme alla Honda "NSX", la massima espressione di "granturismo alla giapponese", sebbene non raggiunga forse i vertici di sportività della "NSX", rispetto alla quale non ha perciò ancora assunto, nell'immaginario degli appassionati, lo status di modello d'alta collezione. In secondo luogo la "3000 GT" merita la nostra attenzione per le prestazioni, che le consentono di rivaleggiare con le contemporanee berlinette Ferrari a otto cilindri pur costando molto meno in termini di manutenzione. Benché tecnicamente complessa, la "3000 GT" è infatti molto affidabile. Alcuni suoi proprietari hanno dichiarato di avere percorso 300.000 km senza "aprire" il motore, limitandosi a eseguire gli interventi del programma di manutenzione periodica.

Su strada la "3000 GT" rivela il carattere della vera sportiva, anche se non esasperata. L'accelerazione è bruciante (da 0 a 100 km/h in 5,9 secondo Mitsubishi, 6,6 secondo le rilevazioni di Quattroruote eseguite in collaborazione con i collaudatori della rivista americana "Ro-



## RILEVAZIONI

di Quattroruote e Road & Track sulla Mitsubishi "3000 GT" versione Usa (settembre 1991)

### Velocità massima

Dichiarata	250,0 km/h
Effettiva	255,9 km/h in V marcia

### Accelerazione

km/h	secondi
0-60	2,9
0-80	4,7
0-100	6,6
0-120	9,3
0-140	12,6
0-160	16,2
0-180	21,2

### Frenata

km/h	metri
60	15,7
80	28,0
100	43,7
120	63,0
140	85,7
160	111,9
180	141,7



**Veloce, stabile e sicura**  
 Nella foto. La "3000 GT" offre prestazioni di alto livello ed è quasi rabbiosa, ma non sembra tale perché nell'abitacolo il confort è elevato e i rumori sono efficacemente filtrati. Soltanto col cronometro alla mano si possono apprezzare le sue doti sportive.

ad & Track"). Nonostante ciò, la vettura non è rumorosa, anche perché i tecnici giapponesi realizzarono un comando, chiamato "Active Exhaust", che agisce su una valvola all'interno del catalizzatore in modo da ridurre il livello sonoro dello scarico (e pensare che oggi, sulle sportive, si fa il contrario...).

Difetti rilevanti non ce ne sono, se non alcuni legati alle caratteristiche della macchina. Per esempio il peso: una granturismo da 1720 kg a vuoto non è certo una piuma da condurre e soprattutto da rallentare. Per questo le pastiglie e i dischi dei freni (che non costano poco), si "bruciano" mediamente ogni 15.000 e 30.000 km. Il cambio Getrag (a 5 marce fino al 1994, a 6 marce a partire dal restyling di metà anno, riconoscibile per l'adozione dei doppi fari tondi a vista e non più ribaltabili) è un po' cagionevole se sfruttato in modo molto sportivo. Infine è abbastanza difficile trovare un meccanico esperto nella manutenzione e, soprattutto, in grado di reperire ricambi originali. La rete Mitsubishi non sempre è in grado di fornirli in tempi rapidi. Per l'assistenza si può però sempre chiedere consigli all'attivissimo club dedicato, che si trova sul web all'indirizzo [www.3000gt.it](http://www.3000gt.it)

**Prerogativa della prima serie**  
 Nella foto. L'"Active Aero System", costituito dagli spoiler anteriore e posteriore mobili con controllo elettronico e dalle sospensioni attive, fu adottato fino al 1995.



### LE CONCORRENTI

						
	Mitsubishi 3000 GT	Ferrari 348 TB	Honda NSX	Mazda RX-7	Nissan 300 ZX	Porsche 968
Cilindrata cm <sup>3</sup>	2972	3405	2977	654x2	2960	2990
Potenza CV/kW	286/210	295/217	273/201	239/176	283/208	240/176
Velocità km/h	250	275	270	250	250	252
Prezzo all'epoca lire	92.000.000	164.800.000	124.700.000	88.782.000	84.310.000	94.030.000
Quotazione attuale euro	7000	23.000	20.000	8000	8000	8000

# Te la racconto io L'AUTOMOBILE

**D**ici "Giorgionada" ed evochi subito passione. Cultura dell'automobile. Un "marchio" che da decenni accompagna gli amanti delle due e delle quattro ruote, tanto presente nell'immaginario di questi mondi da farti quasi dimenticare che Giorgio Nada, in realtà, è un nome e un cognome. Quello dell'uomo - settant'anni, originario di Alba, Cuneo - che ha costruito l'impero (piccolo ma tutto suo) del libro motoristico in Italia: nel 1973 rileva dall'Acì la Libreria dell'Automobile, nel 1977 comincia a editare volumi di settore e dieci anni più tardi fonda la casa editrice che porta il suo nome. Oggi la Libreria dell'Automobile vende in tutto il mondo: la Giorgio Nada Editore vanta un catalogo di 300 titoli, a cui ogni anno se ne aggiungono circa 25. E la crisi quasi non si sente.

Se gli chiedi qual è il segreto del suo successo, Nada ti risponde così: "Essere piccoli". Oltre ai collaboratori esterni, infatti, sono solo sei le persone di cui si avvale la casa editrice. Ciò gli consente di essere lui soltanto, sulla base del suo intuito e della sua esperienza, a decidere se pubblicare un titolo o no. "Io i libri buoni li intuisco col fiuto, non devo attendere le 'simulazioni' di un ufficio marketing. Anzi, con titoli molto di nicchia, mi accontento di coprire le spese, ma poi ho un'opera esclusiva nel catalogo". Esattamente ciò che non è accaduto con altri editori storici del settore, da John Haynes in Inghilterra a Tom Worth in America, che fatti i numeri giusti, hanno suscitato l'interesse di una casa editrice più grande, sono stati acquisiti e privati dell'autonomia. Haynes, per esempio, oggi non pubblica più libri, solo manuali.

## Il digitale? Non c'è fretta

Dal 2006 anche la Giorgio Nada Editore è supportata - ma solo supportata - da un editore più grande. "Cercavo un distributore per entrare nelle grandi librerie e raggiungere un pubblico più ampio. Parlai con Giunti di Firenze, che possiede 180 librerie, e loro, viste le nostre pubblicazioni e il nostro fatturato, mi hanno proposto di entrare in società al 50%. Ho accettato, a una condizione: conservare la mia autonomia".

Giorgio Nada lo abbiamo incontrato nella sede della Libreria dell'Automobile in corso Venezia 45, nel cuore di Milano, a pochi passi dal Duomo. A gestirla c'è suo figlio Sergio. Stipato di libri, ordinati su scaffali e banconi di legno scuro, il negozio ▶



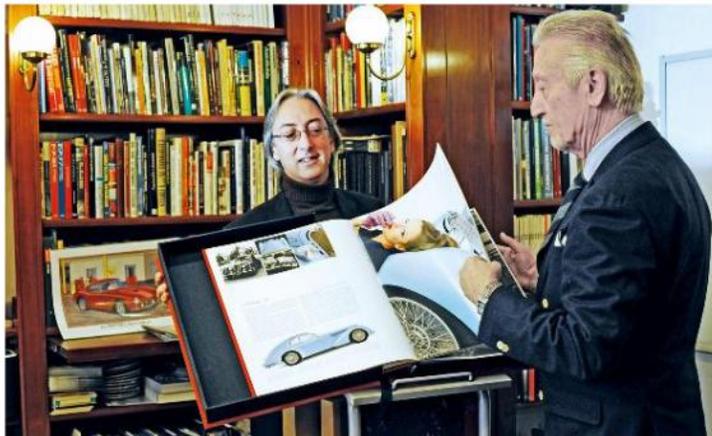
### Quinta edizione

Nella foto. Giorgio Nada, 70 anni, col primo libro da lui editato: "Moto Guzzi", autore Mario Colombo. Pubblicato nel 1977, è giunto alla V edizione ed è tuttora molto richiesto. In alto. La vetrina del negozio, in corso Venezia 45 a Milano.

Una casa editrice a Vimodrone, presso Milano; una libreria in pieno centro che è anche un punto di ritrovo per gli appassionati: il suo piccolo impero di carta patinata prospera e resta indifferente alle tecnologie digitali. "I libri buoni li sento a fiuto. Faccio 25 nuovi titoli ogni anno"

testo e foto di **Alessandro Barteletti**





### Edizioni speciali

Sopra. Responsabile del negozio è Sergio Nada, figlio di Giorgio. Eccoli mentre sfogliano il prezioso volume a tiratura limitata uscito nel 2010 per il centenario dell'Alfa Romeo. L'altro figlio Stefano si occupa invece della parte commerciale: lo incontrate allo stand della libreria, presente a tutte le manifestazioni. A destra. Il negozio, arredato con austera eleganza, ospita spesso incontri con gli autori.



### L'angolo del collezionista

Sotto. Un intero settore della libreria è riservato ai libri da collezione. Edizioni rare, a volte autografate, che un pubblico ristretto e raffinato sa apprezzare.



è come un salotto, con luci soffuse e buona musica in sottofondo, che ti fa venire voglia di sfogliare e leggere. Un'ode alla carta stampata che ci offre lo spunto, in epoca di "Kindle" e "iPad", per indagare sui piani di Nada in tema digitale. "Ne abbiamo discusso. Il digitale sul libro da leggere, sul romanzo, può funzionare, ma sull'illustrato è molto più difficile. Il mio responsabile editoriale non ha ancora 40 anni, quindi al contrario di me appartiene alla 'generazione digitale'. Ma insieme ci siamo resi conto che per chi ha provato a farlo, nel nostro settore, è stato un bagno di sangue. Un libro legato alla passione, un libro di consultazione dev'essere prima di tutto un bell'oggetto da mettere in mostra. Il digitale, per ora, resta più fruibile sull'informazione usa e getta. La mia visione editoriale rimane la carta. Carta bella. Legatura bella. Immagini belle. Insomma, la qualità ancora paga".

Discorso diverso per l'online, da anni vetrina "virtuale" ma efficace per la vendita in tutto il mondo. "Internet è il mio secondo negozio, con lo stesso fatturato del primo, quello 'reale' di corso Venezia. Il pubblico non ha più tempo e se il lettore non viene da te, devi andare tu da lui. Stesso motivo per cui frequentiamo assiduamente le fiere di settore". Non c'è manifestazione, tra quelle importanti, dove non compaia lo stand della Libreria dell'Automobile, curato da Stefano, l'altro figlio di Nada: una libreria mobile che solo a pensare a montaggio, allestimento e smontaggio c'è da mettersi le mani nei capelli. "La squadra parte il mar-

tedi, il giovedì sera lo stand è allestito, il lunedì si smonta e si torna in sede. Portiamo una ventina di bancali di libri, ognuno con 300-400 volumi, messi (e poi tolti) uno a uno sugli scaffali". Accanto ai lettori di vecchia data, racconta Nada, sono sempre di più i giovani che si avvicinano allo stand. La loro passione si sta via via orientando verso la storia dell'automobilismo degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta. E i giovanissimi? "Ci abbiamo pensato. Un titolo per bambini non deve dare nulla per scontato nei concetti. Nello stesso tempo deve appassionare. Non è facile, ma arriveremo a farlo".

### A cena con i campioni

Ascolti Giorgio Nada e ci ritrovi la stessa passione per i libri e per le automobili degli inizi, quando ragazzo fu ingaggiato dall'Editrice dell'Automobile come venditore.

"Erano gli anni Settanta, fu allora che imparai a usare quel 'fiuto' che oggi mi permette di intuire i gusti e le aspettative del nostro pubblico. In quegli stessi anni gestivo anche un negozietto di libri a Monza che lavorava molto in occasione dei gran premi. Il giovedì sera si ritrovavano da me amici come Pace, Reutmann, Fittipaldi, Hulme, Hill, e poi s'andava tutti a cena. Ragazzoni, invece, passava a salutarmi dopo le prove. Il sabato sera abbassavamo la clavier così tardi che dormivo dentro il negozio, perché alle 6 della domenica la gente già girava nel parco dell'autodromo e bisognava riaprire. Altri tempi".



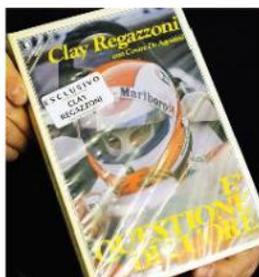
**I CONSIGLI DI NADA: "SE VUOI FARTI UNA BIBLIOTECA, COMINCIA CON QUESTI"**



**"Alfa Romeo, le vetture di produzione dal 1910"**  
Catalogo completo delle Alfa di produzione e dei numeri di telaio: 180 euro.



**"Carrozzeria Touring"**  
Un trattato completo sulla carrozzeria milanese. Autori Carlo Felice Bianchi Anderloni e Angelo Tito Anselmi.



**"Clay Regazzoni, questioni di cuore"**  
Il compianto pilota si racconta tramite la penna di Cesare De Agostini.



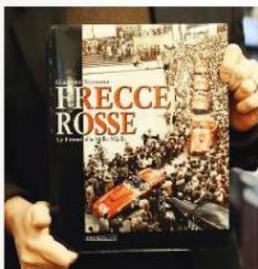
**"Il grande libro delle Fiat"**  
L'unica collana che affronta la storia della Casa sotto tutti gli aspetti: tecnico, industriale e sportivo.



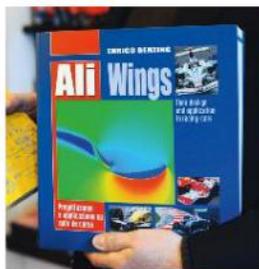
**"Fiat en Grand Prix"**  
L'innovazione apportata dalla Fiat nelle corse nei primi decenni del '900, gli anni di Salamano e Bordini.



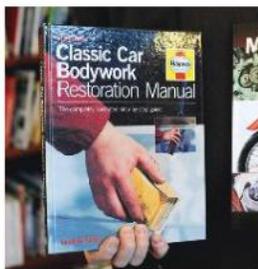
**"Making a difference"**  
Le Ferrari degli anni Cinquanta e Sessanta attraverso l'opera dei carrozzieri italiani.



**"Freccie Rosse"**  
Giannino Marzotto, vincitore delle edizioni 1950 e 1953, racconta da campione la Mille Miglia.



**"Ali - Wings"**  
Per chi vuole approfondire la tecnica, ecco le leggi dell'aerodinamica spiegate dall'ingegner Benzing.



**"Classic Car Bodywork"**  
Per chi sa l'inglese, una guida al restauro "fai-da-te" della carrozzeria. Dalla collana dei manuali Haynes.



**"Ferrari 1947-1997"**  
Elegante edizione con cofanetto del libro ufficiale edito da Nada per i 50 anni della Casa di Maranello.

**PROTAGONISTE** Fiat "Ritmo 60 CL" 1981

*Andare*

di Maurizio Schifano, foto di Thomas Maccabelli

# A TEMPO

La "128" aveva fatto scuola. Ma intanto erano uscite l'Alfa Romeo "Alfasud", la VW "Golf" e la Renault "14". E la "Kadett" a trazione anteriore era nell'aria. Per stare al passo, a Torino si puntò su una linea di rottura, su materiali innovativi e su un processo produttivo automatizzato. Non andò come sperato, ma oltre 1.300.000 vetture costruite della prima serie furono comunque un buon risultato





#### **Due anni dopo aggiusta il tiro**

*Nella foto. Questo esemplare conservato del 1981 mostra alcuni dettagli modificati col restyling dell'estate 1980: stemma Fiat sullo scudo frontale anziché mostrina sul cofano, scudi paraurti in tinta coordinata alla carrozzeria (qui grigio scuro) e parasassi aggiunto sugli archi passaruota posteriori.*

*V*

ettura fondamentale la "Ritmo", presentata al Salone di Torino del 1978, per la Fiat e per l'automobilismo italiano, se non europeo. Il progetto, avviato nel 1972 e siglato "X 1/38", si era basato per la prima volta su una precisa richiesta della direzione marketing: un nuovo modello del segmento C (berline compatte intorno ai 4 metri), a trazione anteriore, carrozzeria a due volumi con portellone. Nel '71, in tale segmento, l'Alfa Romeo aveva lanciato l'"Alfasud", tecnicamente ed esteticamente evoluta, ma ancora priva del portellone (sarebbe arrivato nel 1981), mentre Renault e Volkswagen stavano preparando novità di grande ri-

lievo, la "14" e la "Golf". La Fiat offriva ancora la "128" con una carrozzeria a tre volumi ormai superata ma con una meccanica sempre all'avanguardia. Il nuovo progetto ne aveva mantenuto quindi il pianale, con lo stesso passo ma con carreggiate più larghe.

Per allinearsi alla concorrenza europea la gamma dei motori andava estesa verso l'alto, perciò al "1100" e al "1300" della "128" era stato aggiunto un inedito "1500". Inoltre erano stati adottati nuovi carburatori e nuovi collettori di aspirazione e di scarico per aumentare rendimento e potenza. Era stata poi prevista l'adozione, a richiesta, di un inedito cambio a cinque marce, con quinta di riposo, e so- ➤

**Ritorno agli antichi colori**

A destra. La gamma colori disponibile dall'estate 1980 comprendeva Rosso Nearco, bianco, Azzurrite (in foto), blu scuro, Beige Daino e Beige Marocco e per la sola "CL" azzurro e alluminio metallizzati. Abolite tinte squillanti come il Rosso Cina, l'Azzurro Rodi, l'Arancio Messico e il Verde Kent.



**Plastica facciale**

Sotto. La plancia, in un'unica stampata di poliuretano, rimase immutata col restyling del 1980. Si noti la colorazione grigio-blu nella massa, coordinata con la tinta di carrozzeria. Rigida e sensibile alle temperature, col tempo tende a deformarsi. Raro trovarla nelle condizioni perfette di questo esemplare.



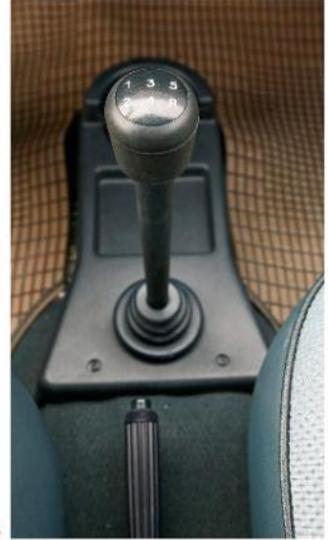
## L'INNOVATIVO MATERIALE PLASTICO DEI PARAURTI E IL SUO PROCESSO DI STAMPAGGIO FECERO SCUOLA

lo per il "1500", di una trasmissione automatica, fornita dalla Volkswagen. L'avantreno McPherson era stato dotato di puntoni obliqui al posto della barra antirollio, per evitare i "serpeggiamenti" in tiro e in rilascio che affliggevano la "128". Interventi minori avevano riguardato i supporti del motore, lo sterzo e i comandi di cambio, frizione e freni.

Il lavoro del centro stile della Casa, diretto da Giampaolo Boano, aveva portato già alla fine del 1974 alla realizzazione del prototipo definitivo, che vantava una carrozzeria e un abitacolo con soluzioni degne del design più evoluto; lo stile era senza fronzoli ma di grande carattere, più originale di quello della neonata Volkswagen "Golf" di Giugiaro e più ardito di quello della Renault "14", che sarebbe arrivata nel 1976. Grazie a sapienti curvature dettate dalle prove in galleria del vento, la carrozzeria, caratterizzata da equilibrati volumi prismatici, era estremamente aerodinamica, con un Cx pari a 0,375, quando

la media dell'epoca per le vetture del segmento C era di 0,46. Tra i componenti dell'abbigliamento spiccavano gli scudi paraurti in plastica integrati nella carrozzeria, in anteprima su una Fiat.

Ispirati a quelli della Renault "5", mostravano forme più avvolgenti per inglobare i gruppi ottici e favorire l'aerodinamica. Nella produzione di serie essi sarebbero stati realizzati dalla ditta Stars con una sofisticata tecnica di stampaggio a caldo, in una speciale resina composita termoindurente, colorata di grigio medio nella massa, e sarebbero stati in grado di resistere senza deformazioni permanenti o fratture a urti fino a 6 km/h. Stampabili in forme anche molto complesse, coordinate allo stile della vettura, più leggeri e poco più cari, gli scudi di questo tipo, prodotti con materiali sempre più evoluti, avrebbero presto soppiantato per sempre i paraurti in acciaio su tutta la produzione automobilistica. Nel 1978 la "Ritmo" è quindi una vettura altamente innovativa ➤



### Finta pelle lavorata

Sopra. Col restyling del 1980 vennero adottati sedili di nuovo disegno con rivestimenti più resistenti, qui in skai stampato a quadretti, per sedute e schienali. I pannelli porta assunsero una conformazione più tradizionale e un aspetto più ricco.

In alto. Il cambio a 5 marce era optional per tutte le versioni.

A sinistra. La larghezza del sedile posteriore garantiva un'abitabilità superiore a quella della concorrenza. Le cinture di sicurezza erano optional.



**Italiano al cento per cento**

Sopra. La targhetta di identificazione mostra il prefisso "138A", corrispondente al motore "1100" (1116 cm<sup>3</sup>), montato su tutte le "60 CL". Dalla primavera 1979 sulle "60 L" tale motore fu rimpiazzato col "1050" (1049 cm<sup>3</sup>) brasiliano, prefisso "127A6", di pari potenza.



**Motore che vince non si cambia**

A sinistra. Il motore, in questo caso il "1100", è lo stesso monoalbero in testa adattato sulla "128", disposto trasversalmente. Nuovi i collettori di aspirazione e di scarico. Anche il carburatore è diverso.

va nell'estetica: molti ne lodano i tratti generali, ma altri restano perplessi per il design di certi particolari, come le maniglie delle portiere di forma circolare o i cerchi ruota coi quattro lobi incassati della più lussuosa "CL".

Inoltre alcune tinte vivaci offerte per la carrozzeria, come l'Azzurro Rodi, l'Arancio Messico e il Verde Kent, peraltro condivise con altri modelli Fiat del momento, accentuano l'effetto plastica, che per taluni trasmette un'immagine di povertà anziché di design e tecnologie d'avanguardia. Innovativa anche per quanto riguarda il nome, la "Ritmo" è la prima Fiat dopo la seconda guerra mondiale non identificata da una sigla numerica. Lo scopo è quello di distin-

guerla meglio dalle concorrenti, sottolineandone l'origine italiana. Il nome "Ritmo" era stato scelto tra i 400 individuati da tre gruppi di creativi, rispettivamente di cultura italiana, tedesca e anglosassone, perché associato ai concetti di velocità e di dinamismo (ma in Inghilterra e negli Usa venne poi ribattezzata "Strada"). Costruita negli stabilimenti di Rivalta (TO) e di Cassino (FR) con il nuovo processo automatizzato "Robogate" e sottoposta al un trattamento anticorrosione "Zincrometal" nelle parti più esposte della scocca, la "Ritmo" è anche una vettura sicura, comoda e funzionale, pienamente all'altezza delle concorrenti e superiore a molte per abitabilità e prestazioni.

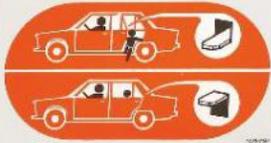
Offerta inizialmente nelle versioni "60" (motore 1100, 60 CV), "65" (motore 1300, 65 CV) e "75" (motore 1500, 75 CV), con carrozzeria a 3 e 5 porte e allestimenti "L" e "CL", dal 1979 sarà disponibile in molte altre versioni, con allestimenti e motorizzazioni diverse, anche diesel. La prima serie riscuote un suc-

**GRAZIE A SAPIENTI CURVATURE STUDIATE IN GALLERIA DEL VENTO, RISULTÒ UN OTTIMO CX, INFERIORE A 0,38**



## CARATTERISTICHE

### Ritmo 60



cesso notevole e sarà prodotta fino al 1982 in oltre 1.300.000 esemplari, risultando per diversi anni la vettura più venduta in Italia nell'ambito del segmento "C". Tra tutte le versioni la più gettonata risulterà la "60 CL", ben rappresentata dalla protagonista del nostro servizio, costruita nel 1981, che mostra il restyling operato nell'estate dell'anno precedente, quando venne modificato il design poco pratico e convincente di certi componenti, come il retrovisore esterno e i pannelli porta.

Di colore Azzurrite (una delle tinte introdotte col restyling del 1980) e con cambio a cinque marce, vetri atermici, lunotto termico, tergilavalunotto e cinture di sicurezza, questo esemplare è stato immatricolato a Torino ed è rimasto per trent'anni in mano allo stesso proprietario. Nel 2011, in condizioni eccellenti e con soli 33.000 km, è stato salvato dalla rottamazione da un appassionato che ha dovuto soltanto sostituire un interruttore sulla plancia, le tubazioni della benzina e i pneumatici. 

#### Istruzioni per l'uso

*Sopra. L'eccezionale stato dell'esemplare è testimoniato dalle vetrofanie ancora intatte, che indicano l'uso della sicura delle porte posteriori e le velocità limite nelle prime tre marce.*

*Sotto. Col restyling del 1980 furono abolite le utili "lunette" fisse che paralizzavano i finestrini anteriori evitando le turbolenze.*

<b>Motore</b>	Ant. trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 80 mm - Corsa 55,5 mm Cilindrata 1116 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9,2:1 Potenza 60 CV DIN a 5800 giri/min Coppia 8,3 kgm DIN a 3500 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme in testa Carburatore invertito Weber "32 ICEV 21/250" oppure Solex "C32 DISA/1" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4,4 litri Raffreddamento ad acqua, 7,1 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 34 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione anteriore Cambio a 4 marce sincronizzate, optional a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto finale 13/53 Pneumatici 145 SR13, optional 165/70 SR13.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 5 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, puntoni longitudinali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, triangoli trasversali oscillanti, balestra trasversale Ammortizzatori telescopici Freni idraulici a doppio circuito ant. a disco, post. a tamburo, servofreno Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 51 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2448 mm Carreggiata ant./post. 1400/1410 mm Lungh. 3937 mm - Largh. 1650 mm Altezza 1400 mm - Peso a vuoto 895 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 145 km/h Consumo medio 8,3 l/100 km.



# TROVARNE UNA BELLA: MISSIONE IMPOSSIBILE

Quasi tutte sono state rottamate, a causa degli incentivi e soprattutto della corrosione che, nonostante i decantati trattamenti, poteva già manifestarsi dopo due o tre anni

## VALORE NEL TEMPO

### UNA "STORICA" IN SALDO

**A**l lancio, nel 1978, la "Ritmo" aveva prezzi di listino notevoli, da 4.400.000 a 5.500.000 lire: la "60 CL" 5 porte costava 4.879.000 lire. Nel 1981 l'acquirente della nostra protagonista dovette sborsare ben 8.071.000 lire, senza contare gli optional; questo a causa dell'elevato tasso di inflazione di quel periodo. Da "storica", nelle versioni "60", "65" e "75", questa vettura ha spuntato sempre una quotazione minima; l'incremento degli ultimi anni premia la rarità degli esemplari migliori, che peraltro possono meritare valutazioni superiori.



## IL MERCATO RICAMBI

Cofano motore	€ 100
Parafango anteriore	30-50
Portiera anteriore/posteriore	50-150
Scudo paraurti anteriore/posteriore	60-150
Dischi freno anteriori (coppia)	20-30
Set pastiglie freno anteriori	20-30
Tamburi freno posteriori (coppia)	30
Set ganasce freno posteriori	10
Ammortizzatori anteriori (coppia)	70-90
Ammortizzatori posteriori (coppia)	50-70
Terminale di scarico	50-70
Filtro aria	5-10

## LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	***	Da brava berlina di famiglia affascina solo i "nostalgici". Ma c'è chi comincia ad apprezzarne il design e i contenuti tecnologici.
<b>Prezzo</b>	*****	Lo scarso apprezzamento di una "storica" ritenuta troppo recente ha finora tenuto basse le quotazioni. Le occasioni vanno colte al volo.
<b>Costo di gestione</b>	****	La manutenzione è poco onerosa, poiché non richiede l'opera di specialisti; il consumo di carburante è basso, specie per la versione "60".
<b>Uso quotidiano</b>	****	Nessuna controindicazione, ma per viaggiare meglio cercare esemplari col cambio a 5 marce, un optional abbastanza diffuso.
<b>Affidabilità</b>	***	La meccanica è a tutta prova. Il blocchetto d'accensione, le serrature delle portiere, leve e interruttori in plastica possono dare problemi.
<b>Reperibilità ricambi</b>	*****	Si trova praticamente tutto: per la meccanica presso qualsiasi ricambista, per il resto ai mercatini e sul web, a prezzi bassissimi.
<b>Attività dei club</b>	*****	In Italia, oltre al registro di marca, c'è un club dedicato al modello. Sodalizi dedicati ci sono anche in Germania, Francia e Inghilterra.



## IL RESTAURO

# LA RUGGINE, UNA GUERRA PERSA IN PARTENZA

**L'**uso di lamiere "Zincrometal" non garantiva una protezione adeguata neanche alle vetture con pochi anni di vita. Gli esemplari sopravvissuti sono spesso devastati dalla corrosione, anche passante. Prima dell'acquisto occorre controllare il bordo superiore del parabrezza, la base dei finestrini posteriori (nella 3 porte), il parafrangente anteriore sinistro, gli archi passaruota posteriori, il lato sinistro del vano motore, la piastra d'appoggio della batteria, i duomi degli ammortizzatori posteriori e gli attacchi delle cinture posteriori. In queste zone si dovrà quasi sicuramente intervenire, con un lavoro che potrà essere facilmente eseguito da un bravo e volenteroso carrozziere, curando particolarmente il ripristino degli strati protettivi cerosi e bituminosi. Tuttavia, per quanto il lavoro venga eseguito a regola d'arte, non potrà evitare del tutto il rifiorire della ruggine dopo 5-6 anni. Molto meno problematico il ripristino della meccanica, che in genere richiede la sostituzione di componenti usurati, ancora facilmente reperibili come ricambi, e sicuramente la sostituzione del terminale di scarico, già noto all'epoca per la sua scarsa durata.

## NE HANNO SCRITTO

■ **Quattroruote**, settembre 1978, Prova su strada Fiat "Ritmo 60 CL".

■ **Quattroruote**, febbraio 1981, Prova confronto Fiat "Ritmo 60 CL" - Ford "Escort 1.1 GL".

■ **Fiat Ritmo 1978-1987**, Il Cammello 2012, autore Alessandro Sannia, testo in italiano, 92 pagine, 19,99 euro.

## COMMUNITY



■ **Fiat Ritmo Club Italia**, [www.fiatritmo.it](http://www.fiatritmo.it)  
Primo sodalizio italiano dedicato a questo modello, fondato il 1 febbraio 2011 e presieduto da Marco Reggio, che ringraziamo per la preziosa consulenza.

■ **Registro Fiat Italiano**, [www.registrofiat.it](http://www.registrofiat.it)  
Club di riferimento nazionale per tutti i modelli storici del marchio torinese.

### Una sfilza di optional

*Nella foto. Lungo la lista degli accessori a richiesta, spesso forniti obbligatoriamente, come i vetri atermici, il lunotto termico e il tergilavalunotto, presenti su questo esemplare. Si noti il retrovisore esterno regolabile dall'interno, adottato, di serie, col restyling del 1980. (Ha posato per noi Daniela Stella.)*



# LEADER IN ITALIA GRAZIE AL NOME

Era più costosa di molte concorrenti. Ma gli utenti credevano ancora nei vantaggi tecnici e commerciali offerti dalla rete Fiat

di Alfredo Albertini

**T**re anni dopo il lancio, quando la rosa delle rivali comprende già cinque modelli delle principali Case europee, tutte a due volumi e a trazione anteriore, la "Ritmo" regge ancora bene il confronto, nonostante un prezzo assolutamente non concorrenziale. La Volkswagen "Golf 1.1 GL", la Opel "Kadett 1.2 S" (ancora con un vecchio motore ad aste e bilancieri), la Renault "14 GTL" e perfino l'Alfa Romeo "Alfasud 1.2", dalla raffinata meccanica (tra tutte era la sola a utilizzare un motore boxer longitudinale invece del solito quattro cilindri in linea disposto trasversalmente) costavano tutte di meno.

La "Ritmo" risultò tra le vetture più comode della sua classe, con un posto di guida "fisiologicamente corretto". Poco pratici solo alcuni comandi, specie i pulsanti, troppo piccoli. Un po' debole, nonostante i miglioramenti adottati nell'80, l'impianto di aerazione. La versione 1981 è anche meglio equipaggiata, ma certi accessori sono ancora a richiesta (quinta marcia, lunotto termico, appoggiatesta e addirittura le cinture di sicurezza anteriori e posteriori).

Su strada la "Ritmo" prende cinque stelle nel consumo, risultando una della "1100" più economiche. Il motore merita invece quattro stelle ("gira regolare e tranquillo anche se non brilla per silenziosità), così come i freni (spazi di arresto diminuiti con l'adozione del servofreno), il cambio (manovrabilità non eccezionale), e lo sterzo (preciso e

privo di reazioni). Il difetto più importante viene rilevato alla voce ripresa (due sole stelle), dove emergono gli inconvenienti della quinta troppo lunga, che costringe spesso a passare in quarta, rapporto nel quale viene anche ottenuta la velocità massima. Meglio l'accelerazione (tre stelle) anche se lo scatto non è certo da prima della classe.

## Nulla di nuovo dalla meccanica

Sopra. Lo schema è lo stesso della "128": motore trasversale, trazione anteriore, sospensioni anteriori McPherson, posteriori a bracci oscillanti con balestra trasversale. A destra. La tenuta di strada risultò tra le migliori della classe.



## LE CONCORRENTI NEL 1981

						
	Fiat Ritmo 60 CL	Alfa Romeo Alfasud 1.2	Ford Escort 1.1 GL	Opel Kadett 1.2 S	Renault 14 GTL	Volkswagen Golf 1.1 GL
Cilindrata cm <sup>3</sup>	1116	1186	1117	1196	1218	1093
Potenza CV DIN/giri	60/5800	68/6000	55/5700	60/5800	57/6000	50/6000
Velocità km/h	145	155	145	150	143	140
Prezzo lire	7.180.000	7.169.000	7.353.000	6.296.000	7.002.000	6.425.000
Quotaz. Ruoteclassiche euro	1000	2000	1000	1000	1000	1500



## LE RILEVAZIONI

Febbraio 1981

### Velocità massima km/h

Dichiarata	145
Effettiva (in IV)	147,209

### Accelerazione

Velocità km/h	S
0-40	3,2
0-60	6,1
0-80	10,4
0-100	16,4
0-120	27,2

### Ripresa

Velocità km/h	S
30-60	16,0
30-80	26,1
30-100	38,4

### Consumo

Velocità km/h	Km/litro
60	21,0
70	20,0
80	18,8
90	17,7
100	15,9
110	14,3
120	12,5
130	10,8

## LA PAGELLA

<b>Esterno</b>	****
Linea personale, pur con qualche scompenso.	
<b>Abitabilità</b>	****
Spaziosa specie in larghezza, buona accessibilità.	
<b>Assetto di guida</b>	****
Comodo ma infossato, sedile ben profilato.	
<b>Finitura</b>	****
Migliorata in questa serie, specie all'interno.	
<b>Motore</b>	****
Buone doti di potenza, rumorosità normale.	
<b>Accelerazione</b>	***
Risente del peso, ma normale per una "1100".	
<b>Ripresa</b>	**
Lenta in quinta, elastica in quarta.	
<b>Freni</b>	*****
Migliorata col servofreno, spazi contenuti.	
<b>Sterzo</b>	****
Sufficientemente preciso, riallineamento modesto.	
<b>Consumo</b>	*****
Contenuto in autostrada se non si sfrutta il motore.	
<b>Confort</b>	*****
Sospensioni migliorate, rumorosità nella media.	
<b>Tenuta di strada</b>	*****
Sicura in tutte le condizioni, un po' sottosterzante.	

## VENDITE ALL'ASTA



È stata battuta da Bonhams lo scorso 1° dicembre a Londra una collezione privata assolutamente straordinaria: otto vetture della gloriosa Écurie Écosse, che dominò le corse negli anni Cinquanta e Sessanta. Il pezzo più curioso è stata, però, la bisarca che le trasportava, autentica officina viaggiante, con annesso salottino dei trofei. Prezzi da capogiro: dai 461 mila ai 3,5 milioni di euro.

di Matteo Albertini



### Una collezione in blu

Sopra. Il collezionista Dick Skipworth.

Sotto. Il profilo slanciato della Tojeiro-Jaguar. Il colore blu scuro dell'Écurie Écosse è diventato leggendario sulle piste di mezza Europa. Si notino fanali e ruote carenate per esigenze aerodinamiche.

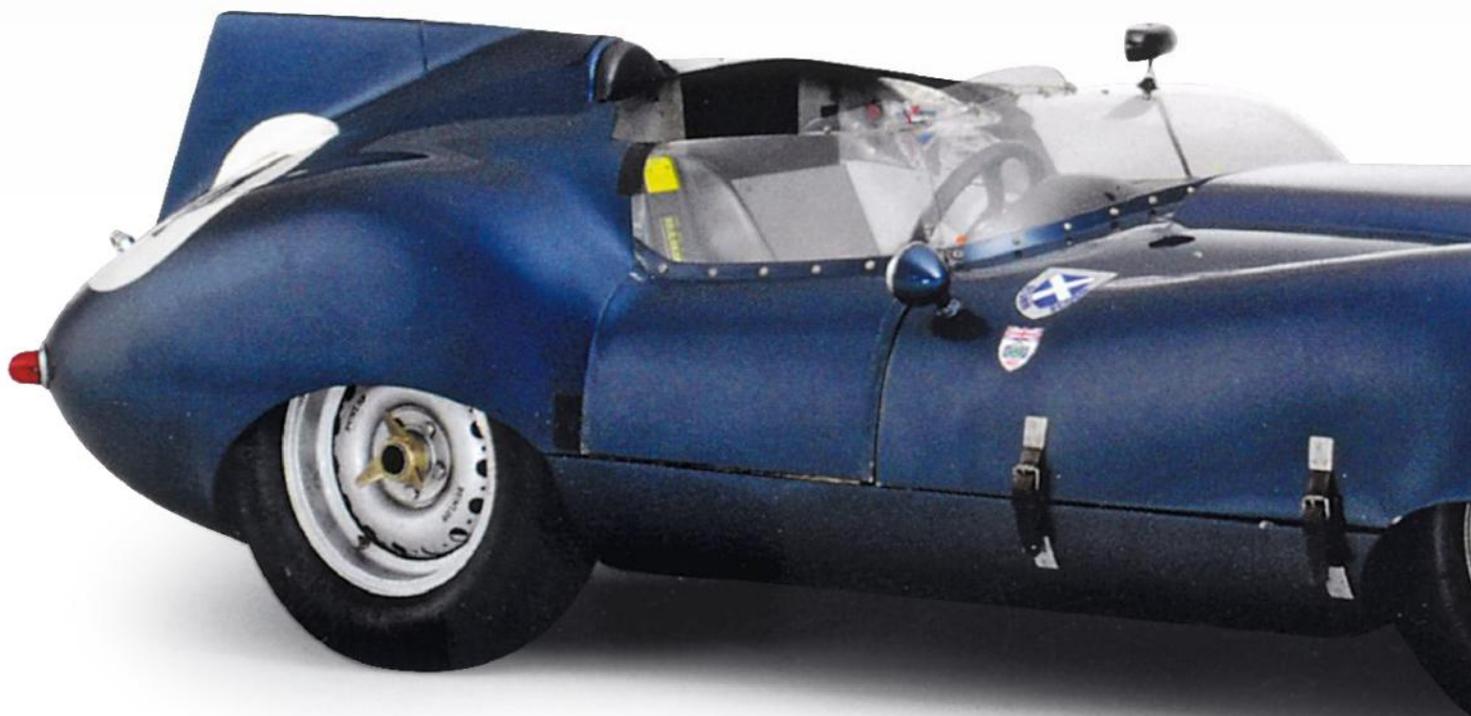
## Tojeiro-Jaguar "Sports Racing Prototype" 1959 CARRIERA IN OMBRA

Il prototipo con cui apriamo questa eccezionale rassegna di auto da corsa ha una storia tutta particolare all'interno dell'avventura dell'Écurie Écosse. Fino a tutti gli anni 50 la scuderia scozzese si serve infatti delle fortunate Jaguar "D Type"; col passare del tempo, tuttavia, queste vetture iniziano ad accusare l'età rispetto alle concorrenti, soprattutto in termini di peso.

Nel 1958, inoltre, una nuova normativa Fia, che limita a 3 litri la cilindrata delle vetture, costringe David Murray, patron della scuderia, a cercare valide alternative. Murray, impressionato dalle potenzialità di un prototipo Tojeiro-Jaguar in forze alla sua squadra, decide di commissionare proprio a questo piccolo costruttore dell'Hertfordshire la realizzazione della nuova vettura, che presentiamo in queste pagine. Questa Tojeiro ha però una carriera sportiva davve-

ro sfortunata: al suo debutto alla 24 Ore di Le Mans del 1959, guidata da Ron Flockhart e Jock Lawrence, non riesce a terminare la gara in seguito alla rottura del motore, mentre al Rac Tourist Trophy di Goodwood, al quale partecipa nel settembre dello stesso anno (forte di alcune modifiche alla meccanica), viene quasi distrutta dal pilota americano Masten Gregory in un drammatico incidente e poi venduta a un privato. Pertanto, ha potuto gareggiare come meritava solo in anni recenti, dopo il restauro: grazie alle cure del collezionista Dick Skipworth, ha partecipato a importanti competizioni storiche, dalla Hawthorn Memorial Race di Silverstone al Goodwood Festival of Speed.

Stima d'asta	600.000 euro
Venduta per	461.000 euro



**Al via di Goodwood**  
 A destra, W.E. Wilkinson, direttore tecnico della scuderia scozzese, effettua alcuni test sulla vettura prima della drammatica gara di Goodwood, nel 1959.  
 Qui sotto, Le viste anteriore e posteriore evidenziano l'attenta profilatura aerodinamica.



**Segni particolari, una pinna**  
 Sopra. La carrozzeria è in alluminio, per ridurre al minimo i pesi. Molto pronunciata la pinna stabilizzatrice collocata dietro il posto guida.  
 In alto. L'abitacolo, spoglio come si conviene ad una vettura da corsa. Si notino il volante a destra e il basso parabrezza avvolgente.



## Jaguar "C Type" 1952

# 3,5 MILIONI? LI VALE TUTTI



### Aria da turista

Sopra. L'abitacolo, pur essendo eminentemente sportivo, non nasconde ambizioni "turistiche".

Sotto. Il basso parabrezza avvolgente è stato installato successivamente

**S**e già la Jaguar "C Type" è di per sé una vettura rarissima (circa 50 le unità prodotte tra il 1951 e il 1953), si può facilmente immaginare il valore di un esemplare andato in forze all'Écurie Écosses. L'esemplare che qui presentiamo è stato prodotto nel 1952 e ha corso sotto l'egida del team scozzese durante l'anno successivo registrando ottimi successi, guidata dai piloti Jimmy Stewart, Jock Lawrence e Frank Curtis.

Nel 1954 questa "C Type" è stata ceduta al corridore privato John Keeling e nel 1960, senza aver mai smesso di gareggiare, è stata acquistata dal collezionista David Elkan. Quest'ultimo ha effettuato nel tempo alcune modifiche, prime fra tut-

te una riverniciatura in rosso, l'installazione di un parabrezza e di un portapacchi.

Solo negli anni 70, con un ulteriore passaggio di proprietà, la vettura ha ottenuto le attenzioni che spettano a una "storica" ed è stata ripristinata nel colore e nell'allestimento originale. Impegnata in gare classiche già da qualche decennio, ha partecipato con successo a Mille Miglia, Grand Prix de Monaco Historique e altri eventi di rilievo, condotta da Dick Skipworth, che ne è entrato in possesso nel 1992.

Stima d'asta	3.500.000 euro
Venduta per	3.519.000 euro



### Motore a 6 cilindri

Sopra. Il pilota Ian Stewart al volante della vettura durante il Wakefield Trophy del 1953.

Sotto. Si notino le griglie laterali di raffreddamento della meccanica; il propulsore è il noto XK 6 cilindri da 3,4 litri.





## Jaguar "XK 120 Roadster" 1951

# EBBE UN PILOTA DI SANGUE BLU



### Icona sportiva

In alto. Il celebre frontale della Jaguar "XK 120", notoriamente una delle vetture inglesi più amate del dopoguerra.

A sinistra. Sir James Scott Douglas, nobile e pilota, al volante della sua vettura in una gara in Scozia nel 1952.



### Muso lungo e coda corta

Sopra. La coda corta e rastremata della "XK 120" contrasta con il lungo cofano motore.

Sopra, a sinistra. L'abitacolo con il cruscotto in posizione centrale e le due lunette del parabrezza.

In alto. La celebre mascotte del giaguaro aveva dato nuovo nome e slancio alla Casa fondata da William Lyons prima della guerra.

**A**l'interno della prestigiosa collezione di Dick Skipworth non poteva mancare una Jaguar "XK 120", unica sopravvissuta di tre vetture gemelle impiegate dall'Écurie Écosse nella stagione 1952.

Lesemplare, targato "LXO 126", ha condiviso i suoi primi anni con l'aristocratico corridore Sir James Scott Douglas, che ne era anche il proprietario. In effetti, dopo aver partecipato con successo a importanti competizioni in giro per il Regno Unito e non solo, Douglas aveva voluto tenere per sé la vettura fino al 1960.

Nel decennio successivo è stata invece conservata da Martin Maudling, figlio dell'allora mi-

nistro dell'economia britannico, ed è poi misteriosamente scomparsa. È stata ritrovata solo pochi anni dopo, abbandonata in un vicolo di Londra, da Tom May, appassionato della Casa di Coventry, che si è impegnato a restaurarla in ogni dettaglio, dotandola persino di freni a disco, per poi cederla a un altro proprietario nel 1978.

Skipworth è entrato in possesso di questa elegante sportiva nel 1993 e con essa ha partecipato a numerose edizioni del Goodwood Festival of Speed fino agli anni Duemila.

Stima d'asta	480.000 euro
Venduta per	854.000 euro



## Jaguar "D Type" 1956

# UNICA SOPRAVVISSUTA



**Il secondo posto è un optional**  
 Sopra. Questo esemplare al British Empire Trophy nell'aprile 1956. Al volante, Ron Flockhart.  
 Sotto. L'abitacolo, piuttosto stretto, offre due posti: quello a sinistra può essere aperto o chiuso a seconda che la gara richieda o meno il navigatore.

**R**obusta, veloce e ben proporzionata nelle linee, la Jaguar "D Type" è una delle più apprezzate auto da corsa di sempre, progettata dalla Casa di Coventry per dominare la prestigiosa 24 Ore di Le Mans. Così è avvenuto: nella seconda metà degli anni 50, con questo modello la Jaguar ha vinto per ben tre volte la prestigiosa competizione. Due di questi successi appartengono però all'Écurie Écosses e sono stati ottenuti con vetture gemelle di quella qui illustrata: la "D Type" messa all'asta da Bonhams è stata invece protagonista di altre gare nella stagione 1956, principalmente in Gran Bretagna, condotta da Ron Flockhart. La sua carriera nella scuderia scozzese è finita già l'anno successivo, quando la vettura (targa "MWS303")

ha iniziato a passare di mano tra diversi proprietari, piloti e non: nel 1957 ha subito un violento incidente al Gran Premio del Belgio, guidata da Max Trimble, ed è stata poi ripristinata nel 1959.

A partire dal 1968 e per ben 26 anni, invece, è stata conservata in una rimessa e ne è uscita come unica sopravvissuta della serie di auto con le quali era nata. Di proprietà di Dick Skipworth dal 2002, è stata venduta con numerosi ricambi, tra cui due pneumatici Dunlop e un parabrezza supplementare per il navigatore.

Stima d'asta	4.100.000 euro
Venduta per	3.113.000 euro



### Motore "coerente"

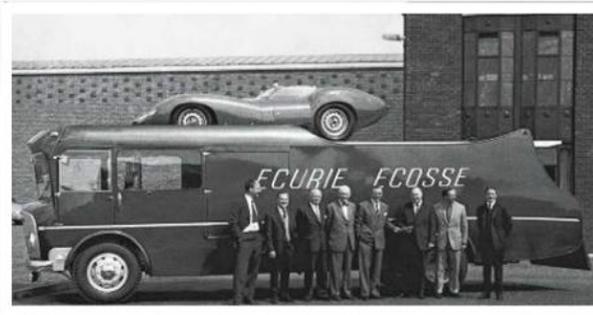
Sopra. Il motore attualmente installato non è più quello originale. Si tratta comunque di un 6 cilindri dello stesso tipo preparato dalla Sigma Engineering.

Sotto e a sinistra. Davvero riuscite le linee della carrozzeria, rese ancora più personali dal blu scuro del team scozzese.





## Commer "TS3" 1960 IL TEAM IN TRASFERTA



**N**onostante il prestigio delle auto sportive messe all'asta da Skipworth, ad attrarre su di sé le maggiori attenzioni è stato il Commer "TS3" Écurie Écosse, la speciale bisarca che ha trasportato le vetture del team dal 1960 al 1971.

Il veicolo è stato realizzato nel 1959 con il contributo dell'Écurie Écosse Association, il gruppo che riuniva i più incalliti supporter della scuderia, per ovviare ad alcune mancanze logistiche del passato.

All'interno dell'associazione figurava in effetti Ronnie Alexander, dirigente della Alexander & Co. di Falkirk, una carrozzeria specializzata in autobus e camion che si è assunta il compito di costruire il mezzo, con la collaborazione di British Aluminium, Dunlop e Lucas.

Dietro la cabina di guida si trova un salottino con appesi quadri e trofei dei grandi successi, men-

tre nell'ampia parte posteriore è collocata un'autentica officina viaggiante. Sul ponte superiore, accessibile tramite una rampa idraulica, c'è posto per due vetture. Così combinato e grazie al suo potente motore diesel, il "TS3" poteva viaggiare in tutta Europa a una velocità di crociera di 55 miglia orarie.

Negli anni 70 e 80, in seguito alla chiusura dell'Écurie Écosse, ha vissuto momenti alterni e le sue condizioni si sono presto deteriorate. Skipworth è entrato in possesso di questo mezzo eccezionale nei primi anni 90 e l'ha restaurato da cima a fondo: potersi presentare alle gare storiche al volante di questa bisarca e con le altre vetture della sua collezione sui due ponti l'ha però ripagato di ogni spesa.

### La pinna? Un marchio di scuderia

In alto. Particolarmente curiosa la conformazione a pinna della coda, che riprende l'appendice aerodinamica di molte vetture della scuderia. Il peso è di oltre 11 tonnellate.

Sopra, da sinistra. Il vano principale, adibito a officina; un dettaglio delle rampe mobili di carico; un'immagine dell'epoca, con il "TS3" assieme ai dirigenti dell'Écurie Écosse negli anni 60. Il mezzo era divenuto talmente celebre che nel 1965 la Corgi Toys ne aveva realizzato una speciale modellino in scala 1:48.

Stima d'asta	non comunicata
Venduta per	2.167.000 euro



# COSÌ HA OTTENUTO IL "PERMESSO DI SOGGIORNO"

La vettura era il "magazzino" di un nordafricano; sottoposta a sequestro e portata al deposito giudiziario, è stata salvata da un dirigente di Mercedes Italia. Ora è la sua auto aziendale

testo e foto di Massimo Delbò

**L**a condanna a morte era già bell'è scritta. E portava la data del 22 novembre 2012. La Mercedes-Benz "200 E" (W124), immatricolata il 24 maggio del 1991 con targa PA A67877, era destinata alla rottamazione: troppo oneroso il suo ripristino in rapporto al valore commerciale. Sembrava la naturale conclusione di una vita non facile, specie perché la vettura era finita in mani sbagliate. Il proprietario, infatti, smette di pa-

gare le rate alla finanziaria della Stella a tre punte e questa lo denuncia per appropriazione indebita. Per l'auto cominciano vent'anni di latitanza: macina chilometri e, inspiegabilmente, riesce pure a superare un paio di revisioni.

Nell'estate del 2012 il colpo di scena: fermata a un controllo stradale, con al volante un nordafricano e a bordo un'infinità di oggetti vari - dagli occhiali da sole alle borse "farlocche" - viene seque-



**Prezzo simbolico 200 euro**  
Nella foto, Lucio Tropea, responsabile Italia di First Hand Mercedes, accanto alla sua auto. Sopra. Il tagliando che attesta il valore dell'esemplare secondo Mercedes-Benz (200 euro); una quotazione simbolica, a fronte di quella reale del modello (1500 euro). In alto. La vettura, così com'è entrata in officina per il ripristino.





### **Gli interni? Una discarica**

*A fianco. Aperto il cofano anteriore, incidentato e riparato in modo sommario, il motore si presenta sporchissimo.*

*A sinistra. Gli interni, ridotti a discarica, tradiscono l'impiego della vettura: un semplice mezzo di trasporto per spostare merce probabilmente contraffatta.*

strata e portata al deposito giudiziario. Dopo una perizia negativa, la procedura Mercedes prevederebbe la rottamazione d'ufficio; invece, ancora inspiegabilmente, la macchina viene messa in vendita come relitto.

L'offerta ricevuta - 100 euro - non è accettata e l'auto rimane nel deposito Mercedes First Hand di Aprilia (LT). "Sono io che ho deciso di tenerla" spiega orgogliosamente Lucio Tropea, responsabile Italia di First Hand. "Sul mio computer ricevo abitualmente le targhe di migliaia di auto. Questa mi salta subito all'occhio perché, essendo di vecchio tipo, ha un carattere in più. Vedo che è una 'W124' e anche se si presenta come un catorcio non mi sento di mandarla alla rottamazione. Qualche settimana dopo vado in deposito e la noto al volo. Difficile non farlo, dato che è l'unica anziana e malmessa tra ben 1500 Mercedes con meno di tre anni di vita. È in condizioni pietose: il cofano, chiaramente incidentato, è sollevato su un lato; il parafango rimesso a posto in qualche maniera è riverniciato con la bomboletta. Dentro è un'autentica discarica, la sporcizia fa accapponare la pelle. Chiedo d'impulso un booster da collegare alla batteria: manco a dirlo, basta mezzo giro di chiave per avviare il motore".

Con la targa Prova, Tropea la porta in officina, ma la rinascita non è facile. I lavori da eseguire sono tantissimi, a partire dalla scartoffie burocratiche per inserirla nel parco aziendale. L'acquisto è stato conteggiato per 200 euro, giusto perché è una "200 E". Nel frattempo carrozzeria, officina e tappezzeria si mettono al lavoro, con il sostegno del magazzino ricambi; anche se fanno tutti parte della stessa azienda, i lavori si pagano. Gentilmente, però, tutti riservano a questa impresa un trattamento di favore. Pochi i pezzi cambiati, ma tanto lavoro, soprattutto in carrozzeria, dove la macchina viene completamente riverniciata. In compenso i sedili, dopo un lavaggio accurato, tornano nuovi. La meccanica è una sorpresa: malgrado i quasi 150.000 km percorsi, probabilmente senza un vero tagliando, si presenta benissimo. Per renderla come è adesso ci sono volute ben cinque pagine di fattura ricambi, ma le componenti principali erano a posto. Da questo autunno la "rediviva" ha già percorso 5000 km senza il minimo problema ed è diventata l'auto aziendale di Lucio Tropea, che l'ha quindi assicurata con una polizza normale. 



### **Averne 150.000 e non sentirti**

*Sopra. Plancia e cruscotto tornano alle condizioni d'origine. Per i sedili basta un'accurata pulizia.*

*A sinistra. Nonostante la sporcizia e i 150 mila km percorsi, il motore è ancora in buono stato; basta lavarlo perché torni quasi nuovo.*

*Sotto. Rimessa completamente a nuova, la "200 E" torna in strada.*



# IL SIGNOR ROSSI SI FA NOTARE

Costava più delle altre e "andava" di meno. Eppure qualcuno in Italia se ne invaghì, perché nella sua linea vide l'opportunità di uscire dall'anonimato. Acquistata nuova a Verona e sempre tenuta con cura, oggi fa parte della collezione di un socio del Cmae. Motore "1600" da 64 CV, un po' rumoroso. Tocca i 135 all'ora

di Maurizio Schifano, foto di Alfredo Albertini





**Posizioni dominanti**

*Nella foto. Non bello ma originale il design del frontale, con le luci di posizione incastonate alla sommità dei parafranghi. La vettura è ben conservata, però monta coppe ruote non originali. Ringraziamo dell'ospitalità i responsabili di Villa La Valera di Arese (MI), location del servizio, e Arianna Pampuri, figlia del proprietario, che ha posato per noi.*



*Super Minx*

**COSTAVA 1.418.000 LIRE: 218.000 PIÙ DELLA  
FIAT "1500", CHE ANDAVA BEN PIÙ FORTE**





### Colori solari

A sinistra. Sul depliant dell'epoca, eseguito a disegno, risaltano la livrea tinta unita Bianco Schiuma (disponibile anche Nero Embassy, azzurro scuro, Verde Prato e grigio) e quella bicolore Verde Prato-Bianco Schiuma (disponibile anche azzurro scuro-Bianco Schiuma, Rosso Veneziano-Bianco Schiuma, Marrone Marocco-Beige Regency e Bianco Schiuma-azzurro scuro).

# C

he ragione c'era, nel 1963, per comprare una Hillman "Super Minx", una berlina dalla meccanica assolutamente convenzionale e dalle prestazioni semplicemente oneste? Una sola: lo stile. Era diversa dalle "solite" macchine italiane.

Il design era firmato dal centro stile del gruppo Rootes, di cui la Hillman faceva parte, e traeva ispirazione da quello, più felice, della più piccola "Minx" (1956-66), suggerito a sua volta dall'illustre designer Raymond Loewy, autore di molte Studebaker. La "Super Minx" mostrava però tratti troppo americani e i suoi barocchismi non avevano entusiasmato la clientela britannica. Lanciata nell'ottobre 1961, ristilizzata nel 1964 e uscita di produzione nel 1966, fu un mezzo fiasco, ma piacque a un signore di Verona, che nell'inverno del 1963 ordinò l'esemplare del servizio in livrea Rosso Veneziano con tetto Bianco Schiuma, interni in finta pelle grigia e gomme a fianco bianco, esattamente come il modello sulla copertina del depliant. Tra gli optional, egli scelse solol'impianto di riscaldamento, rinunciando al resto: trasmissione automatica (un'umiliazione per gli automobilisti italiani dell'epoca), interruttore per il lampeggio, luci di retromarcia, amperometro, manome-

tro olio, orologio, serratura vano portaoggetti, radio e anelli ornamentali sui cerchi.

Lanciata nell'ottobre 1962, nel 1963 la "Super Minx Mk II" adottò i freni anteriori a disco e, come optional, la trasmissione automatica Borg Warner, più affidabile della precedente Smiths. La vettura costava 1.418.000 lire: le sue concorrenti più dirette erano la Ford "Consul 315" (1498 cm<sup>3</sup>, 65 CV, 130 km/h, 1.260.000 lire) e la Ford "Taunus 17M" (1698 cm<sup>3</sup>, 67 CV, 135 km/h, 1.430.000 lire). In Italia doveva vedersela con la più brillante Fiat "1500" (1481 cm<sup>3</sup>, 80 CV, 150 km/h, 1.200.000 lire). La "Super Minx" era quindi piuttosto cara, ma vuoi mettere la scena?

Il nostro esemplare, immatricolato il 4 maggio 1963, fu sempre tenuto con cura. Passò di mano nel 1993 e poi nel 2008, sempre a Verona, perciò poté mantenere la targa d'origine, beneficiando ancora di una manutenzione regolare e di vari cambi gomme, con pneumatici radiali 155 R13 al posto dei 6.00-13 a tele incrociate di primo equipaggiamento.

Tutte le parti originali furono mantenute, tranne le coppe ruota, sostituite con un tipo mai montato su vetture del gruppo Rootes. In tempi recenti la carrozzeria è stata riverniciata e i paraurti sono stati ricromati, mentre la meccanica, robusta, affidabile e po- ➤



### Proprietario e consigliere

A sinistra. Il proprietario Franco Pampuri di Arese (MI), 63 anni, è consigliere del Cmae, Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca.

Pagina a fianco. La plancia, color grigio metallizzato, è ornata da una fascia di plastica in tinta. Si noti l'integrità dell'imbottitura.

### Nel tipico stile inglese

Sopra. Tipicamente inglesi i rivestimenti in finta pelle "venata", qui impreziositi dai cadenini in tinta con la carrozzeria. Nella collezione di Pampuri figurano vari modelli rari e inconsueti. Tra questi, una Nash "Metropolitan", vettura americana prodotta tra il 1953 e il 1961.



## IMPRESSIONI Hillman "Super Minx Mk II" 1963

### Pezzo unico

A fianco. Il tappo del serbatoio benzina è integrato nello sportellino, che si apre con un pulsante.

Più a sinistra. Lunette girevoli proteggono le serrature delle porte dallo sporco e dal ghiaccio che, d'inverno, potrebbe bloccarle.

### Un bel profilo

A destra. Definita dalla Casa allungata, bassa e aerodinamica, la linea mostra effettivamente un certo slancio per gli standard dell'epoca, grazie anche alle pinne posteriori. Superiore alla media l'estensione delle superfici vetrate.

### Lei sa dove mette le ruote

Sotto. Le sospensioni anteriori a trapezi evitano variazioni dell'angolo di camber, a tutto vantaggio della tenuta in curva.



rebbe lucidarla per farla tornare come nuova. Insomma la Hillman "Super Minx" può non piacere, ma indubbiamente vanta i materiali e le finiture di prim'ordine tipici delle vetture britanniche della sua epoca, in grado di emozionare un appassionato.

La guida non è esaltante ed è penalizzata, sul nostro esemplare, dall'inefficienza della frizione, che andrebbe revisionata: "Ho provato a cercare i ricambi in Inghilterra", spiega Franco, "ma finora senza fortuna. Uno specialista poco serio mi ha spedito un disco da 8 pollici, mentre quello giusto è da 7, sostenendo che andava bene lo stesso. Ovviamente gliel'ho restituito. Ci sarebbe poi da sostituire la pompa dell'acqua, che non sono riuscito ancora a trovare. A quanto pare, per le vetture del gruppo Rootes (Hillman, Humber, Singer e Sunbeam) la situazione ricambi non è così rosea come per Austin Healey, Jaguar, MG...".

Sterzo, cambio e freni hanno un buon funzionamento e il confort, grazie alle sospensioni ben tarate e ai sedili soffici, è notevole, in un abitacolo spazioso, reso luminoso dai vetri panoramici. Peccato che il motore, all'epoca definito dalla Casa silenzioso, in realtà non lo sia, pur considerando che sul nostro esemplare la rumorosità è dovuta in parte all'usura degli organi interni. Il motore è il "1600" che equipaggiava anche la coeva "Minx", ma con una potenza di 62 CV SAE anziché di 57,3, ottenuta adottando un carburatore da 33 mm invece che da 30. Pronto e vivace, come asserito dalla Casa, questo motore dà la sensazione di essere robusto, però ha una sonorità fruscante e metallica poco piacevole.

La "Super Minx", che nella serie "Mk II" non poteva ancora vantare l'overdrive optional su terza e quarta marcia (sarebbe arrivato nel 1965 con la "Mk IV", equipaggiata con un nuovo "1700" a 5 supporti di banco e con un nuovo cambio tutto sincronizzato), non è certo la vettura per viaggiare a 135 km/h, come asserito nel depliant dell'epoca. Meglio godersela sulle tranquille strade di campagna e non importa se è una giornata uggiosa: la sua livrea spicca nel grigiore e si crea un'atmosfera vagamente british. **R**

### Quotazione

€ 4000

La Hillman ha due cugine: la Singer "Vogue", che vale sui 3500 euro sebbene più lussuosa, e l'Humber "Sceptre", quotata 5000 euro per via delle prestazioni più brillanti.

### Esemplari

Dato non disponibile

### Anni di produzione

1961 - 1964

### Cosa c'è in vendita

Tre esemplari in Gran Bretagna rispettivamente a 1600, 2100 e 4995 sterline. Nessuno in Italia.

co sfruttata, non ha richiesto interventi importanti.

Nell'ottobre 2013 la nostra "Super Minx" è stata acquistata per poche migliaia di euro da Franco Pampuri, 63 anni, di Arese (MI), consigliere tecnico Moto del Cmae (Club Milanese Auto Motoveicoli d'Epoca) che, come i proprietari precedenti, ha saputo apprezzare lo stile così particolare del modello, valutando anche l'ottimo stato di conservazione e l'estrema rarità di questo esemplare immatricolato da nuovo in Italia. La carrozzeria non mostra il minimo segno di corrosione, grazie all'efficace trattamento vantato a suo tempo dalla Casa; le guarnizioni dei vetri non presentano le classiche crepe da invecchiamento e i numerosi profili inox sono integri e perfettamente allineati. Eccellente lo stato dei rivestimenti interni, realizzati con una finta pelle morbida e dalla colorazione piacevolmente venata. Notevoli anche le condizioni del rivestimento superiore della plancia, che non mostra né crepe né cedimenti dell'imbottitura. La corona del volante è opacizzata dall'uso, ma baste-

## CARATTERISTICHE

### Vecchia conoscenza

Sotto. Il motore è quello che, con cilindrata di 1390 cm<sup>3</sup> e potenza di 43 CV, aveva esordito nel 1954 sulla "Minx". Su questa vettura non è mai stato revisionato e mostra la verniciatura originale.



### Avviamento in loco

Sotto. Come su altre vetture britanniche dell'epoca, nel vano motore è disponibile un pulsante per l'avviamento, comodo per le riparazioni. Il contatto però deve essere dato sulla plancia.



### Motore

Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea  
Alésaggio 81,5 mm - Corsa 76,2 mm  
Cilindrata 1592 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,3:1  
Potenza 64 CV SAE a 4400 giri/min  
Coppia 11,9 kgm SAE a 2500 giri/min  
Valvole in testa, aste e bilancieri  
Distribuzione ad albero a camme laterale  
Carburatore invertito Solex "33 PSEI"  
Accensione a spinterogeno  
Lubrificazione forzata, 4,5 litri  
Raffreddamento ad acqua, 6,6 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 38 Ah.

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce (1<sup>a</sup> non sincronizzata)  
Frizione monodisco a secco, a comando idraulico  
A richiesta trasmissione automatica a 3 rapporti, con convertitore idraulico Borg Warner  
Leva di comando centrale, a richiesta al volante  
Rapporto al ponte 3,89:1, con trasmissione automatica 4,22:1  
Pneumatici 6.00-13.

### Corpo vettura

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 longitudinali  
Ammortizzatori idraulici telescopici anteriori e posteriori  
Freni idraulici, ant. a disco, post. a tamburo  
Sterzo a circolazione di sfere  
Serbatoio carburante 47,7 litri.

### Dimensioni e peso

Passo 2560 mm  
Carreggiata ant./post. 1310/1230 mm  
Lungh. 4190 mm - Largh. 1620 mm  
Altezza 1480 mm - Peso a secco 1023 kg.

### Prestazioni

Velocità 135 km/h  
Consumo medio 9,7 l/100 km.

### L'impronta di Loewy

Nella foto. Caratteristico il lunotto panoramico, introdotto sulla sorella minore "Minx" fin dal 1956 su suggerimento di Raymond Loewy, allora consulente del gruppo Rootes. Anche il complesso disegno della coda si ispira allo stile del famoso designer americano.



# SOTTO TRE BANDIERE



## Un nome, un programma

Sopra. Il progetto per sostituire la Hillman "Minx" dà origine a una berlina più grande e costosa. È l'occasione per evitare la soppressione di un modello di successo, cui si preferisce affiancare quello nuovo, la "Super Minx" appunto. Le prime due serie, prodotte dall'ottobre 1961 all'ottobre 1964, sono caratterizzate dal lunotto panoramico.

Alla fine degli anni Cinquanta, all'apice della sua potenza industriale, il gruppo Rootes (Hillman, Singer, Humber e Sunbeam), sviluppa una berlina di categoria medio-alta, che nel corso degli anni dà luogo a una gamma di modelli, con scocca e motore in comune e allestimenti e finiture differenti: vetture dal gusto esotico, apprezzate in Italia da una elite di clienti anticonformisti, spesso di sentimento anglofilo

di Maurizio Schifano



## Hillman Super Minx 1961-64

### La gamma più completa

Sopra. Dal maggio 1962 è disponibile anche la versione giardinetta "Estate", con lunotto sollevabile e sponda a ribaltina.

A sinistra. La "Convertible", presente solo nella gamma della Hillman "Super Minx", è prodotta in un numero molto limitato di esemplari dal giugno 1962 al giugno 1964.



## Humber Sceptre 1963-65



### Quattro fari e motore sportivo

A sinistra. Doveva essere la IV serie della Sunbeam "Rapier", ma debutta col marchio Humber. Il frontale a quattro fari è simile a quello della Singer "Vogue"; specifici il parabrezza, più ampio, le creste e i fregi sulla coda. Con compressione portata a 9:1 e due carburatori da 36 mm, la potenza sale a 87 CV e la velocità a 148 km/h. Overdrive su III e IV.

Sotto. Ricco l'allestimento interno. La "Sceptre" è disponibile solo berlina.



## Singer Vogue 1961-64



### Finiture di gran lusso

A sinistra. Concepita per sostituire la sorella minore Singer "Gazelle" e lanciata in versione berlina nel luglio 1961, diviene invece la capostipite della nuova gamma, con un nome che riprende quello di una Humber degli anni 30. Prima ad adottare il frontale a quattro fari, che richiama lo stile Chrysler e che sarà poi adottato dalla Humber "Sceptre", la Singer "Vogue" sfoggia finiture di lusso e specifici fanali posteriori a tre elementi. Motore e trasmissione sono identici a quelli della Hillman "Super Minx", ma con l'overdrive su terza e quarta optional. Il lunotto panoramico caratterizza solo le prime due serie (1961-64).

Sotto. La plancia mostra un'esclusiva strumentazione lineare ed è rivestita in legno di radica.

Sotto a sinistra. Dal maggio 1962 è disponibile la versione "Estate", del tutto analoga a quella della Hillman "Super Minx".



**VEICOLI INDUSTRIALI** Lancia "3Ro 564" 1940



# BOTTINO *di* GUERRA

La Wehrmacht lo faceva produrre in esclusiva per motorizzare i suoi reparti in Italia. I partigiani lo requisivano. Il nostro esercito l'aveva arruolato. Perché era il più forte e affidabile. Motore diesel di 7 litri, 93 CV, 45 km all'ora

testo e foto di Massimo Condolo

**D**urante la guerra era la preda più ambita. Gli occupanti tedeschi se li facevano produrre dalla Lancia, posta sotto il loro diretto controllo, e requisivano gli esemplari civili. I partigiani li mettevano orgogliosamente alla testa delle colonne che sarebbero poi entrate nelle città liberate. Pure l'esercito, regio prima e repubblicano poi, ne aveva arruolati poco meno di diecimila esemplari tra le due serie. Quello che fa oggi parte della collezione di Giovanni Gazzola, trasportatore di Oné di Fonte (TV), ha una storia curiosa: è il diciottesimo della seconda serie, che abbandonava il radiatore a vista della prima serie per una calandra Lancia in versione maxi, simile a quella dell'"Aprilia" e alta quasi un metro e mezzo.

Sul telaio la data di costruzione è 4 aprile 1940, in linea con l'esordio della nuova serie siglata "564", che sostituiva la precedente "464". La cisterna, però, è stata collaudata il 25 febbraio 1946; l'ha prodotta la Saiv (Società Autobotti Italiane, Verona), azienda acquisita a fine anni Venti dalla torinese Viberti. Molto probabilmente il telaio incompleto era rimasto in un angolo dello stabilimento Lancia di Bolzano ed era poi stato ultimato e consegnato al cliente alla fine delle ostilità. La sorte era stata comune ad altri "3Ro" di entrambe le serie sia civili sia militari, tanto che nella produzione 1945-46 si trova di tutto: ci sono esemplari che rispettano tutti i canoni dei modelli civili, ma pure telai senza cabina e con avviamento a inerzia prodotti per la Wehrmacht e poi allestiti con cabine e cassoni civili, o altri con cabine militari per il nostro esercito, non ritirati e venduti sul mercato.

Il "3Ro" del nostro servizio è uno dei pochi con tutte le caratteristiche dei modelli civili: mascherina cromata, cabina lunga con il posto per la cuc- ➤



**Visti da vicino**

A lato. La valvola di scarico della cisterna, attraverso cui si consegnavano i carburanti. Più a sinistra. Il serbatoio dell'aria compressa. Sotto a sinistra. Il proprietario Giovanni Gazzola alla guida.



chetta, avviamento elettrico. Lo acquista la Fontana Combustibili di Treviso: abbinato a un rimorchio a due assi della stessa Viberti, fa per anni la spola tra la raffineria di Marghera e i due depositi dell'azienda a Treviso e Belluno. Negli anni Sessanta viene fermato il rimorchio, la motrice lavora ancora una decina d'anni a consegnare nafta nel Trevigiano per finire poi sotto una tettoia, sollevata su pile di mattoni per non danneggiare le gomme.

A metà anni Novanta la notano, in contemporanea, due collezionisti; Gazzola ha la meglio sul concorrente lombardo e si porta a casa l'autotreno completo. Le condizioni sono molto buone: c'è qualche traccia di piccoli urti, gli strati di vernice sono un po' troppi e qualche particolare è andato perduto du-

rante le riparazioni, ma la meccanica è in ordine e la ruggine non ha aggredito carrozzeria e cisterna. Il restauro dura una decina d'anni, perché Giovanni non solo è impegnato con il suo lavoro e con il restauro di altri Lancia, ma è pure molto pignolo. Cerca tra demolitori e mercatini tutti i particolari mancanti, dai vetri dei fari alle "V" alate con la scritta "Officine Viberti" che ornano le porte, ma fa anche ricostruire completamente l'ossatura in legno della cabina: lavoro non semplice, perché un errore di pochi millimetri su un lato ne genera uno peggiore su quello opposto. Da metà dello scorso decennio, comunque, il "3Ro" è tornato a circolare. Gazzola lo guida con orecchio e muscoli invidiabili: lo sterzo non ha servocomandi e la demoltiplica, vanto dei Lancia, alleggerisce la manovra appena un po'. Con lui, il cambio dà un colpo secco e preciso all'innesto, con qualsiasi altro autista regala sonore grattate e, ovviamente, la disapprovazione del proprietario.

La tecnica così lontana nel tempo, che oggi ci appare semplice e quasi rude, non deve far dimenticare come il "3Ro" fosse uno dei più avanzati camion dell'epoca. Al suo progetto aveva partecipato direttamente Vincenzo Lancia, che però non riuscirà a vedere il primo esemplare circolante, ma solo il motore a cinque cilindri dall'elevata potenza specifica, con cui la Lancia si affranca dalle licenze dei diesel tedeschi Junkers a due tempi, e adottato sugli ultimi autobus "Omicron" prima del debutto del nuovo modello.

Insieme all'"Aprilia", il "3Ro" è considerato il testamento tecnico di Vincenzo. La sua mano è visibile tanto nel disegno pulito e monolitico del motore quanto nelle soluzioni tecniche audaci e originali, come i freni di servizio meccanici a nastro della prima serie militare (l'idraulica aveva il compito di freno di soccorso). E poi c'erano quella leggerezza e quelle proporzioni nel disegno, ben evidenti quando si vede il "3Ro" di fianco a un contemporaneo Fiat "634", che ne hanno fatto il camion più desiderato dagli autisti dell'epoca. Tanto da farlo entrare nel linguaggio comune. ■



**Freni a doppio circuito**

Nella foto. Il grande volante in bachelite è quasi verticale. I sedili sono smussati in corrispondenza del cambio per permettere l'innesto delle marce pari. Sulla sinistra s'intravede il pomello del riduttore. A destra. I manometri dell'olio (a sinistra) e dell'aria dei freni. L'impianto di questi ultimi è a doppio circuito: un grande passo avanti sulla strada della sicurezza.



## CARATTERISTICHE

**La cisterna arrivò più tardi**  
 A destra. Le pedane di accesso alla cabina hanno listelli antiscivolo.  
 Sotto. Il telaio, uno dei primi della seconda serie, è stato costruito nel marzo 1940, ma l'allestimento verrà collaudato a guerra finita: la cisterna da 9900 litri è infatti del '46.



<b>Motore</b>	Lancia "102", diesel a 4 tempi Anteriore, longitudinale 5 cilindri in linea 4 valvole per cilindro Alesaggio 108 mm Corsa 150 mm Cilindrata 6875 cm <sup>3</sup> Potenza 93 CV a 1860 giri/min Pompa di iniezione lineare Bosch.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce e retromarcia, con riduttore, non sincronizzato Frizione monodisco a secco Pneumatici 270 x 20.
<b>Corpo veicolo</b>	Cisterna volumetrica Viberti-Saiv Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sosp. anteriori ad assale rigido, balestre Sosp. posteriori a ponte rigido, balestre Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo a comando pneumatico.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 4300 mm Carreggiata ant./post. 1850/1774 mm Lungh. 7520 mm - Largh. 2500 mm Tara autotelaio 4100 kg - portata 6600 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 45 km/h.
<b>Esemplari</b>	3336 dal 1940 al 1946.



**Primo diesel Lancia**  
 A sinistra. Il motore "102", nato con la prima serie del "3Ro" (1938), è il primo diesel a quattro tempi della Lancia. Si tratta di un cinque cilindri in linea con cilindrata unitaria di 1375 cm<sup>3</sup>, la stessa che ritroveremo sul successivo sei cilindri del 1942 (perciò con cilindrata totale di 8245 cm<sup>3</sup>), che fu montato sull'"Esatau 864", entrato in produzione nel 1946.

**Carrozato Viberti**  
 Sopra. Il "3Ro" è il primo modello costruito interamente a Bolzano, nello stabilimento Lancia che inizialmente forniva motori e cambi a quello di Torino. Dalla Casa usciva il telaio con meccanica, mascherina e cofani, che poi veniva carrozzato all'esterno, nel nostro caso da Viberti, che realizzava le cabine a Bolzano e le cisterne a Verona.

# FAMMELA PROVARE

"Avevo una ragazza che ne guidava una uguale. Una sera, usciti dalla discoteca 'Byblos' di Ospedaletti, presi il volante. Beh, m'è rimasta impressa. Trent'anni dopo, ne ho una tutta mia. Motore '1600', 110 CV, 182 km/h e 0-100 in 9 secondi"

di Fabrizio Greggio, foto di Gigi De Donato

## La sottile linea rossa

Nella foto. Inconfondibile la calandra con il profilo rosso, specifica della versione "GTI". I codolini neri, lo spoiler anteriore e l'assetto ribassato di 20 mm conferiscono subito un aspetto sportivo. I paraurti in materiale plastico avvolgenti furono introdotti nell'agosto 1978 in sostituzione di quelli in acciaio.



“E

chi se la dimentica quella sera di fine estate del 1981. Ero andato in discoteca, al 'Byblos' di Ospedaletti, con la mia ragazza; all'uscita mi chiese se volevo guidare la 'Golf GTI' che le aveva prestato il padre. Per uno studente universitario possessore di una ben più modesta Citroën '2 CV' era una proposta da cogliere al volo. Percorrere il tratto tra Ospedaletti e Bordighera al volante di quella 'GTI' argento metallizzato fu uno dei momenti più emozionanti della mia giovinezza". Così racconta Nicola Timm, oculista di Ospedaletti (IM) classe 1962, proprietario della protagonista di queste pagine nonché lettore di Ruoteclassiche dal novembre del 1987. "In quegli anni - continua Nicola - la sportiva di Wolfsburg era un sogno per la stragrande maggioranza dei giovani e ➤





**Un po' di nero le dona**

*A destra. La linea della "Golf", disegnata da Giugiaro, non viene per nulla involgarita dai particolari sportivi introdotti sulla "GTI". I codolini neri ai passaruota e la banda nera sulla fiancata infatti si integrano senza stonature.*

non solo, ma il prezzo (8.832.000 lire nel 1980, ndr) la rendeva accessibile solo ai cosiddetti figli di papà". Il tempo scorre, altre estati si susseguono, Nicola si laurea, si sposa e diventa padre, ma il ricordo della "GTI" non svanisce, cova sotto le ceneri per quasi tre decenni. Infine nel 2009 ecco l'occasione: sfogliando Ruoteclassiche Nicola legge l'inserzione relativa ad una "Golf GTI" del 1981, bianca, uniproprietario.

"Telefonai subito e scoprii che la vettura si trovava a Rapallo, a circa 180 km di distanza da me. Andai a vederla e la 'GTI' si presentava davvero in ordine, sia di meccanica sia di carrozzeria, del tutto priva di ruggine, un miracolo dopo circa trent'anni trascorsi in una località di mare; il proprietario l'aveva evidentemente conservata con molta cura. Trattai sul prezzo e infine la portai via per 3500 euro. Qualche preoccupazione a dire il vero l'avevo perché la percorrenza di circa 185.000 km lasciava presagire imminenti e costosi interventi di meccanica". E invece tutto fila liscio, tanto è vero che Nicola si gode la sua

"Golf" per un paio d'anni. Poi decide che è giunto il momento di avviare un restauro radicale, più per pignoleria che per reale necessità.

"La meccanica non ha dato problemi di sorta; il motore girava ancora così bene che non ha avuto bisogno di nessun intervento particolare. La frizione invece è stata sostituita e l'impianto frenante è stato revisionato. La carrozzeria è stata completamente smontata per essere riverniciata; per fortuna la scocca era sana, solo un po' di ruggine in corrispondenza del punto di fissaggio di un passaruota e delle cerniere del portellone. Ho incontrato inaspettate difficoltà a reperire alcuni ricambi per gli interni: ad esempio il rivestimento dei sedili in tessuto a fasce verticali, che dall'agosto del 1980 aveva sostituito quello con disegno scozzese, sono riusciti a scovarlo in Germania solo dopo estese ricerche in Internet. Oggi per fortuna qualcosa è cambiato e molti particolari sono stati riprodotti da aziende specializzate". Il restauro dura circa 6-8 mesi e il ri-



## IL PRIMO PROPRIETARIO L'HA TENUTA FINO AL 2009 E DEVE AVERLA AMATA MOLTO: ERA COME NUOVA

sultato è una "GTI" che sembra appena uscita dalla catena di montaggio e resterà in queste condizioni impeccabili molto a lungo, anche perché Nicola le fa percorrere non più di 1000 km all'anno e solo col bel tempo. "Certo non ho più i vent'anni di quell'estate del 1981, tuttavia adesso guido una 'GTI' tutta mia, e non è una differenza da poco..." afferma sorridendo.

Ma come è riuscita la "Golf GTI" a divenire uno status symbol, un oggetto del desiderio per generazioni di automobilisti, l'emblema delle sportive compatte derivate dalla grande produzione? Quando venne presentata al Salone di Francoforte del 1975 (ma la commercializzazione iniziò solo nell'estate del 1976) la "GTI" segnò il debutto della Casa tedesca nel segmento delle piccole berline da famiglia dedinate in versione sportiva. Non era una novità assoluta, ma la Volkswagen interpretò tale formula con invidiabile maestria, realizzando una perfetta sintesi tra prestazioni, qualità costruttiva, affidabilità e design. Insomma la "GTI" divenne subito il termine di ▶

### Una vita in Riviera

**A destra.** Nicola Timm, oculista di Ospedaletti (Imperia), possiede anche una Citroën "2 CV" del 1987. La targa è quella di prima immatricolazione.

**A destra, al centro.** La nuova strumentazione dopo l'agosto 1980; prima l'orologio era analogico ed era ospitato nella console centrale insieme al termometro olio.

**A destra, in basso.** Nel 1980 fu introdotto un nuovo tessuto a bande verticali per i sedili: nero/rosso (codice KL), nero/argento (codice KM) e blu notte (codice KU).



**Si dà tono anche dentro**  
**Nella foto.** La plancia venne completamente ridisegnata nell'agosto 1980. Nella console centrale sono alloggiati tre strumenti (prima del restyling erano due): da sinistra, manometro olio (optional), termometro olio (di serie) e voltmetro (optional). Inedito anche il volante, decisamente più elegante del precedente a tre razze.

## CARATTERISTICHE

**Motore** Ant. trasversale - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 79,5 mm - Corsa 80 mm  
 Cilindrata 1588 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 9,5:1  
 Potenza 110 CV DIN a 6100 giri/min  
 Coppia 140 Nm a 5000 giri/min  
 Distribuzione ad albero a camme in testa  
 Iniezione meccanica Bosch "K-Jetronic"  
 Accensione TSZ  
 Radiatore dell'olio  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah.

**Trasmissione** Trazione anteriore  
 Cambio a 5 marce  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco  
 Rapporto al ponte 3,7:1  
 Pneumatici 175/70 HR13  
 Cerchi in acciaio 5½ J.

**Corpo vettura** Berlina 3 porte, 5 posti  
 Scocca portante  
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
 Mc Pherson, molle elicoidali, bracci  
 triangolari oscillanti  
 Sospensioni post. ad assale  
 autostabilizzante, molle elicoidali, bracci  
 longitudinali  
 Ammortizz. idraulici telescopici  
 Barre stabilizzatrici  
 Freni a disco ventilati ant., post. a tamburo,  
 servofreno  
 Serbatoio carburante 40 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2400 mm  
 Carreggiata ant./post. 1404/1372 mm  
 Lungh. 3815 mm - Largh. 1630 mm  
 Altezza 1410 mm - Peso a vuoto 840 kg.

**Prestazioni** Velocità 182 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 9 secondi.



### I freni faticano

A sinistra. Ben 110 CV per poco più di 800 kg: gli ingredienti per divertirsi ci sono tutti. Alle andature medio-veloci regala un piacere di guida da sportiva di razza, ma attenti a non esagerare. I freni forse non sono all'altezza delle prestazioni, nonostante la presenza dei dischi ventilati all'avantreno (dietro vi sono degli onesti tamburi).

Sotto. Il tergilavalunotto era di serie.

### Quotazione € 5000

L'interesse degli appassionati sta crescendo. Al momento la più quotata è quella col cambio a quattro marce (6000 euro), ma la quinta aiuta nei trasferimenti autostradali.

### Esemplari circa 461.700

### Anni di produzione 1976 - 1983

### Cosa c'è in vendita

In Internet le proposte non mancano, ma molte vetture sono "pasticciate" e sfruttate.

paragone col quale tutti gli altri avrebbero dovuto da quel momento confrontarsi. Gli interventi estetici volti a sottolineare la vocazione corsaia della "GTI" (tra cui codolini in plastica ai parafranghi, spoiler anteriore, profilo rosso della calandra, finitura in nero dei paraurti, delle maniglie porte, delle bordature dei finestrini e del lunotto, bande laterali nere sulle fiancate) non appesantivano minimamente l'eleganza della "Golf", le cui linee erano state definite da Giugiaro.

Nell'abitacolo spiccavano i sedili sagomati per trattenere a dovere alle andature più disinvoltate, il volante sportivo a tre razze, il tachimetro con scala fino a 220 km/h, il contagiri e la strumentazione supplementare nella console centrale con termometro olio e orologio, il rivestimento nero del cielo. Senza contare l'inconfondibile pomello del cambio a foglia di pallina da golf. Ad un occhio attento non sfuggivano infine pneumatici 175/70 HR13 monta-



**SPINTA AL MASSIMO, IN CURVA  
IL SOTTOSTERZO È DECISO,  
MA PER RIPRENDERLA BASTA  
TOGLIERE UN PO' DI GAS**



ti su cerchi 5 ½ Jx13. Ma a fare la differenza era soprattutto il motore; i tecnici tedeschi erano partiti dal quattro cilindri di 1588 cm<sup>3</sup> della versione da 75 CV e si erano limitati a poche ma significative modifiche: valvole d'aspirazione maggiorate, camere di scoppio sul pistone e impianto a iniezione meccanica Bosch "K-Jetronic". Il risultato fu una potenza di ben 110 CV DIN. A livello di autotelaio furono introdotti freni anteriori a disco ventilati, servofreno maggiorato, regolatore di frenata, barre stabilizzatrici; molle e ammortizzatori furono rivisti e l'assetto venne ribassato di 20 mm. Le prestazioni erano di tutto rispetto: velocità massima 182 km/h, 0-100 km/h in 9 secondi. Una potenza così elevata per 810 kg poteva far pensare ad una vettura scorbatica e invece la "GTI" metteva a proprio agio anche i meno esperti. Il "1600" infatti rispondeva con docilità anche ai regimi più bassi ed erogava la potenza con invidiabile progressione. I consumi poi erano contenuti: con uno stile di guida brioso bastavano 7,5/8 litri per percorrere 100 km.

Alla luce di tali doti non è difficile comprendere il successo della "GTI", assurta in breve tempo a vera e propria icona. Durante il suo ciclo vitale, che terminò nel 1983, furono pochi gli aggiornamenti introdotti a livello meccanico, i più rilevanti dei quali furono l'adozione del cambio a 5 marce nell'agosto del 1979 e la sostituzione del "1600" con il "1800" (1781 cm<sup>3</sup>) da 112 CV nell'agosto del 1982. A livello estetico, nell'agosto 1978 comparvero i paraurti avvolgenti in materiale plastico, mentre nell'agosto 1980 debuttarono

gruppi ottici posteriori di maggiori dimensioni, plancia di disegno inedito, elegante volante a quattro razze e tessuti a bande verticali per la selleria. Oggi la "GTI" è giunta alla settima generazione, ma la carica innovativa ed evocativa della prima serie si è persa. Impossibile replicare una vettura del genere, autentica pietra miliare nella storia del marchio tedesco. Nel 1978 Quattroruote scriveva "Una Volkswagen sportiva ad iniezione con 110 CV, capace di marciare a 180 km/h... Fino a qualche tempo fa, nell'era delle 'Maggiolino', una vettura del genere non sarebbe stata neppure concepibile a Wolfsburg".

#### **Apriti cielo**

*Nella foto. Il tettuccio apribile manuale era uno dei pochi optional proposti (codice M560). Sotto. Anima della "GTI" è il generoso "1600" da 110 CV con iniezione meccanica. Molto docile e progressivo nell'erogazione, rende la vettura godibile anche per i piloti meno smaliziati. La nostra protagonista ha percorso circa 190.000 km e il motore è stato sottoposto solo all'ordinaria manutenzione.*





**YOUNGTIMER** BMW "Z3 2.8 Coupé" 2000

# BRUTTA E CATTIVA

Fece discutere, però emerse dalla massa per prestazioni, originalità estetica e piacere di guida. Doti che sono attuali ancora oggi. In Italia se ne trovano, ma difficilmente nelle condizioni della nostra: carrozzeria come nuova, interni molto belli e solo 42.000 km

di Paolo Mazzetti, foto di Thomas Maccabelli



**Q**uando apparve la versione chiusa di quel grande successo che fu la "Z3" roadster ("Z" sta per "zukunft", in tedesco "futuro"), furono in molti a storcere il naso. La sua linea così insolita, ora arrotondata, ora tesa, col padiglione indietro, non era stata disegnata per piacere a tutti. Quattroruote scrisse: "Bella non è, però di carattere ne ha, piacerà a chi ama le coupé 'cattive', con grinta decisa".

Quindici anni dopo, la "Z3" coupé ottiene la sua rivincita, essendo tra le youngtimer più ammirate e ricercate, grazie anche alle prestazioni e all'affidabilità dei suoi motori, dal "2800" al

"3200" della "M". E ciò che rende più seducente la versione chiusa è proprio la sua linea, sgraziata e al tempo stesso fascinosa. Shooting brake è il termine anglosassone identificativo di questo tipo di carrozzeria, con il bagagliaio compreso nel volume dell'abitacolo: una soluzione nata nel tentativo di unire la sportività della coupé alla praticità della station wagon.

Nel 1997, quando la "Z3 Coupé" fu presentata, l'idea di una vettura sportiva coniugata ad attributi da giardinetta, quali la coda dall'ampia volumetria e il portellone verticale, non era nuova. Questo tipo di carrozzeria si conquistò una nicchia di mer-



#### **Vita da pensionato**

**Sopra.** La "Z3 Coupé" protagonista del nostro servizio è del 2000.

Appartiene a Vinicio Baldi, commerciante toscano in pensione. Oltre alle vetture sportive di recente produzione, egli è anche appassionato delle vetture del periodo anteguerra.

**Nella foto.** Il differenziale autobloccante al 25% entra facilmente in azione, pur senza essere troppo invasivo.





**YOUNGTIMER** BMW "Z3 2.8 Coupé" 2000

## LA PRATICITÀ DEL GRANDE BAGAGLIAIO E DEL PORTELLONE SI APPREZZANO PURE SU UNA COUPÉ DI ALTE PRESTAZIONI

### Quella piccola "emme"

Sotto. La "M" sul volante indica che questo esemplare è equipaggiato con il pacchetto sportivo. Questo allestimento prevedeva, fra l'altro, assetto ribassato, cuffia cambio in pelle, volante a tre razze e sedili sportivi.

cato, molto raffinata, tra la fine degli anni 60 e la fine degli 80. Dopo anni, c'è stato un ritorno di questo tipo di vettura con la Ferrari "FF" del 2011 e la recente Mercedes-Benz "CLS Shooting Brake". In Italia ebbe un discreto successo la Lancia "Beta HPE" disegnata da Pininfarina, venduta dal 1974 al 1984. Come esercizio stilistico per i Saloni, o su richiesta di qualche ricco utente che voleva spazio per riporre la sacca da golf, le elaborazioni di fuoriserie con grande bagagliaio non sono rare e da sempre associate a un certa esclusività.

Questi precedenti devono aver ispirato il progetto di BMW che con la "Z3" realizzò la prima shooting brake tedesca. A Monaco decisero di

puntare in alto e la vettura fu equipaggiata solo con i motori più potenti della serie "E36", dotandola di serie di sedili in pelle e differenziale autobloccante. Quest'ultimo, unitamente a un telaio assai più rigido, la rende più divertente da guidare rispetto al modello aperto da cui deriva, impressione confermata da Vinicio Baldi, il sessantaseienne proprietario dell'esemplare che appare in queste pagine, una "2.8" del 2000: "Si tratta di una macchina molto piacevole perché, pur offrendo elevate prestazioni, è comoda e adatta ai lunghi viaggi in coppia. Io ci sono andato a Parigi senza risentire della mancanza di spazio". La BMW presentò la versione chiusa al Salone di Francoforte



**Bella alla vista e al tatto**  
 A destra. L'interno, oltre che molto elegante, è modernissimo. I sedili sportivi in pelle sono di serie, il cruscotto e la moquette sono nel colore Sandbeige Nappa del listino BMW.

del 1997, dunque due anni dopo la versione roadster. La commercializzazione ebbe inizio in Germania nel 1998, unicamente con il sei cilindri da 2,8 litri e, dal mese di maggio, pure con il 3,2 litri derivato dalla "M3".

In Italia la coupé arrivò un poco più tardi; Quattroruote la presentò sul numero di agosto, inserendola nel listino solo a novembre: la "Z3 2.8" al prezzo di 70.050.000 lire e la "Z3 M 3.2" a 105.150.000 lire. Sebbene le vetture fossero più accessoriate, i prezzi restarono identici a quelli delle roadster con i motori corrispondenti. Baldi acquistò la sua "Z3" nel 2001 in una concessionaria BMW di Casalecchio di Reno (BO): "Era come nuo-



**42.000 km assai ben portati**  
 Sopra. La classica strumentazione della serie "E36" con al centro tachimetro e contagiri. Solo 42.000 i chilometri percorsi dalla vettura.  
 A sinistra. L'autoradio Blaupunkt con telefono e "key card" di sicurezza non è di serie: se la "key card" non è inserita nella slitta sotto il display, l'apparecchio non funziona.

## CARATTERISTICHE

**Motore** Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea  
 Alesaggio 84 mm - Corsa 84 mm  
 Cilindrata 2793 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 10,2:1  
 Potenza 193 CV (142 kW) a 5500 giri/min  
 Coppia 280 Nm a 3500 giri/min  
 Distribuzione con quattro valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa  
 Iniezione elettronica multipoint  
 Catalizzatore a tre vie  
 Accensione elettronica  
 Lubrificazione forzata, 6,5 litri  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio meccanico a 5 marce; automatico a 4 rapporti a richiesta  
 Leva di comando centrale  
 Frizione a comando idraulico  
 Rapporto al ponte 3.15:1  
 Differenziale autobloccante al 25%  
 Pneumatici 225/50 R 16 Z, opzionali 225/45 17 ant. e 245/40 17 post.  
 Cerchi in lega leggera 7J x 16, opzionali 7,5 x 17 ant. e 8,5 x 17 post.

**Corpo vettura** Coupé 3 porte, 2 posti  
 Carrozzeria portante in acciaio  
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti (schema McPherson), molle elicoidali  
 barra stabilizzatrice  
 Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali  
 barra stabilizzatrice  
 Freni a disco, ant. autoventilanti, ABS e antislittamento in accelerazione  
 Serbatoio carburante 51 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2446 mm  
 Carreggiata ant./post. 1413/1494 mm  
 Lungh. 4025 mm - Largh. 1740 mm  
 Altezza 1306 mm -  
 Peso in ordine di marcia 1300 kg.

**Prestazioni** Velocità 231 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi  
 Consumo medio 10 l/100 km.

## LA QUALITÀ È UNA DOTE CHE EMERGE ALLA DISTANZA E NEI FORUM SI PARLA DI LEI SEMPRE IN POSITIVO



### La quadratura del motore

A sinistra. Il motore appartiene alla famiglia "E36", nata per la "Serie 3": è uno dei migliori realizzati dalla BMW. Poiché il rapporto tra alesaggio (84 mm) e corsa (anch'essa 84 mm) è pari a 1, lo si definisce motore quadro.

### Sportiva ma pratica

Sotto. L'originale profilo shooting brake è caratterizzato da un padiglione allungato e alto, chiuso da un portellone come sulle station wagon. Tre precedenti famosi: Lamborghini "Espada", Volvo "1800 ES" e Lancia "Beta HPE".





va. Costava intorno ai 68 milioni". Sul numero di maggio 2000 Quattroruote annunciò che i prezzi di tutte le BMW erano aumentati e inserì nel listino la nuova "Z3 3.0 Coupé".

La "Z3 2.8" da 193 CV restava in vendita a un prezzo aumentato di 342.000 lire, mentre la "3.0" con motore da 231 CV costava 72.000.000. L'incremento di 133 cm<sup>3</sup> e 38 CV costava quindi 1.600.000 lire in più... Per godersi i 320 CV della "M" si doveva sborsare la bella cifra di 105.492.000 lire. "In quanto a prestazioni," spiega Baldi "la '2.8' è molto simile alla '3.0', almeno fino a 170 km/h. Questo perché il rapporto al ponte della '2.8' è più corto, 3,15 contro 3,07 della '3.0', e ciò favorisce l'accelerazione".

La "Z3" è stata la prima BMW fabbricata fuori dalla Germania, nello stabilimento di Spartanburg, South Carolina (Usa). La produzione termi-

nò nel 2002, quando fu presentata la "Z4". In totale di "Z3 Coupé" ne costruirono 17.815, così suddivise: 7671 con motore "2.8", 3853 con il "3.0", 5179 con il primo "3.2 M" da 321 CV e 1112 con il "3.2 M" da 325 CV. Quelle immatricolate in Italia furono complessivamente 729. Vinicio Baldi utilizza la sua dal 2001 come seconda auto. "La macchi-



#### Officina autorizzata

Sopra. Il set di attrezzi, il triangolo e la batteria sono alloggiati sotto il pannello inferiore del bagagliaio, che è ben rifinito e rivestito di ottima moquette. La sua cubatura, 410 dm<sup>3</sup>, è senz'altro adeguata alle necessità di due persone.



#### Quotazione € 9000

La quotazione, come noto, si riferisce a un esemplare in buone condizioni. Su vetture "classiche" così recenti il chilometraggio influisce molto sul valore. Un esemplare con meno di 60.000 km e in condizioni eccellenti può spuntare prezzi più alti.

#### Esemplari 7671 "2.8" su un totale di 17.815 "Z3 Coupé"

#### Anni di produzione 1998 - 2000

#### Cosa c'è in vendita

La "Z3 Coupé" sembra popolare in Piemonte. A Torino ce ne sono tre in vendita: una "2.8" con 56.000 km a 17.500 euro, un'altra "2.8" con 145.000 km a 6500 euro e una "3.0" con 93.000 km a 9900 euro. A Biella c'è una "Z3 M" del '99, 89.000 km, offerta a 24.900 euro. A Moncalieri una "3.0" con 69.000 km costa 11.000 euro. A Cuneo notiamo una "3.0" a 8900 euro. Non occorre andare in Germania per trovarla.



## LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	****	La linea è un po' muscolosa ma è molto personale: la coupé, al pari della spider, è una youngtimer di successo.
<b>Prezzo</b>	****	Con una cifra intorno ai dieci euro ci si toglie la soddisfazione di possedere una sportiva con tanti cavalli sotto il piede.
<b>Costo di gestione</b>	***	Basso in rapporto alla classe e alle prestazioni dei motori BMW. Dandoci dentro con l'acceleratore e nel traffico, salgono i consumi.
<b>Uso quotidiano</b>	****	Comoda, maneggevole nel traffico e poco assetata rispetto alle prestazioni; utilizzabile tutto l'anno, ma attenzione alle strade ghiacciate.
<b>Affidabilità</b>	*****	La meccanica "2.8" ha equipaggiato molte altre vetture delle serie "3" e "5": una garanzia assoluta di affidabilità.
<b>Reperibilità ricambi</b>	*****	Stiamo parlando di una BMW: i ricambi di una vettura di tredici anni sono ancora disponibili. In Internet si risparmia.
<b>Attività dei club</b>	*****	Oltre al Club Z3 Coupé Italia, <a href="http://www.bmwz3coupe.com">www.bmwz3coupe.com</a> , sono molti i sodalizi dedicati a tutte le "Z3" o alle BMW in genere.

na è impostata per concedere al pilota una guida vecchio stile. Tuttavia è adattissima all'uso quotidiano, perché abbastanza confortevole e, considerata la potenza, neppure troppo assetata di benzina. Il motore '2.8' è lineare ma grintoso, piacevole anche nella guida rilassata. Nessun problema neppure per la manutenzione. Io frequento i forum di Internet e non ho notato segnalazioni di anomalie o difetti. Se mi serve qualche ricambio, consulto eBay.de, alla voce Auto-Ersatz-&-Reparaturteile: ci trovo tutto e i prezzi sono ragionevoli".

Oltre a [www.bmwz3coupe.com](http://www.bmwz3coupe.com), sono d'aiuto i siti in italiano dedicati a questo modello o alle BMW in genere: [www.bmwautoclubitalia.it](http://www.bmwautoclubitalia.it), [www.bmwpassion.com](http://www.bmwpassion.com), [www.byci.it](http://www.byci.it) (BMW Youngtimer Club Italia), [www.z3mendi.it](http://www.z3mendi.it), [www.bmwdrivers.it](http://www.bmwdrivers.it), [www.z3roadster.it](http://www.z3roadster.it), [www.e36virtualclub.com](http://www.e36virtualclub.com) e [www.quellidellelica.com](http://www.quellidellelica.com). La ricerca di un bell'esemplare può incominciare da qui. R

**Dietro calza una misura in più**  
Sopra. La carrozzeria della nostra "Z3 Coupé" è verniciata in Cosmasschwarz (nero metallizzato codice 303). Al posto delle ruote di serie 225/50, montate su cerchi 7x16, dispone di un optional BMW a pagamento: le belle ruote BBS "Styling 42" di misura 7,5 x 17 anteriori e 8,5 x 17 posteriori, con pneumatici 225/45-17 davanti e 245/40-17 dietro.

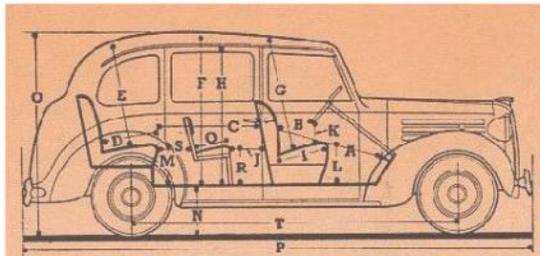
**IL RAPPORTO AL PONTE  
È CORTO: FINO A 170 KM/H  
I TEMPI D'ACCELERAZIONE  
SON QUELLI DELLA "3.0"**

#### **RICAMBI**

Scarico speciale in acciaio	<b>€ 1200</b>
Kit frizione	<b>250</b>
Disco freno anteriore	<b>163</b>
Pinza freno	<b>126</b>
Set 4 pastiglie freni	<b>40</b>
Pompa dell'acqua	<b>108</b>
Faro anteriore	<b>292</b>
Paraurti anteriore	<b>263</b>
Motore di rotazione	<b>4910</b>
Cambio di rotazione	<b>1967</b>
Radiatore	<b>290</b>
Alternatore	<b>401</b>

*I prezzi si riferiscono a ricambi non originali BMW.*



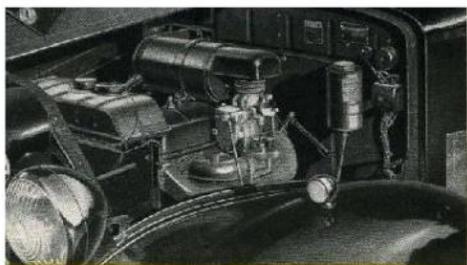


LEADING DIMENSIONS		ENGLISH	METRIC
Pedal to Seat Squab	A	2' 10 1/2"	0.88 m.
Steering Wheel to Seat Squab	B	1' 1"	0.33 m.
Partition to Rear Seat	C	3' 0 1/2"	0.92 m.
Depth of Rear Seat Cushion	D	1' 6 1/2"	0.47 m.
Height—Rear Seat to Roof	E	3' 0"	0.91 m.
Height—Floor to Roof	F	4' 5"	1.35 m.
Height—Front Seat to Roof	G	3' 2"	0.96 m.
Height—Rear Door Opening	H	3' 11"	1.19 m.
Depth of Front Seat	I	1' 6 1/2"	0.47 m.
Partition to Occasional Seat	J	1' 1 1/2"	0.35 m.
Front Seat Cushion to Steering Wheel	K	1' 7"	0.18 m.
Front Seat Cushion to Floor	L	1' 2 1/2"	0.37 m.
Rear Seat Cushion to Floor	M	1' 4 1/2"	0.41 m.
Height—Floor to Ground	N	1' 4 1/2"	0.42 m.
Overall Height	O	5' 10 1/2"	1.80 m.
Overall Length	P	14' 5 1/2"	4.40 m.
Depth of Occasional Seats	Q	1' 0 1/2"	0.32 m.
Occasional Seat Cushion to Floor	R	1' 1"	0.33 m.
Rear Seat to Occasional Seat	S	9' 9 1/2"	0.25 m.
Wheelbase	T	9' 2 1/2"	2.81 m.
Overall Width		5' 7 1/2"	1.71 m.
Width of Front Seat		3' 8"	1.12 m.
Width of Rear Seat between armrests		3' 8"	1.12 m.
Width of Occasional Seats		1' 6"	0.46 m.
Track—Front		4' 8"	1.42 m.
Track—Rear		4' 8"	1.42 m.
Ground Clearance (Laden)		5 1/2"	0.14 m.
Luggage Carrier Load		112 lb.	51 kg.
Approx. Weight (less spare wheel, tools and petrol, plus oil and water)		28 1/2 cwt.	1448 kg.

# SETTE POSTI A NOLEGGIO

Offriva un'abitabilità come la Renault "Espace", solo che l'"FL1", versione da noleggio del famoso "Taxicab FX3" del 1948, è di 35 anni prima. A differenza dell'"FX3", che aveva tre porte e un secondo vano bagagli al posto del passeggero anteriore, l'"FL1" offriva quattro porte e due posti in cabina. Dietro, oltre il separé di vetro, c'erano un divano per tre e due strapuntini. La carrozzeria era costruita dalla Carbodies di Birmingham, il motore era un 4 cilindri a benzina di 2199 cm<sup>3</sup> che erogava 68 CV a 3800 giri/min

di Raffaele Laurenzi



With the bonnet sides raised, the powerful four-cylinder overhead valve engine is readily accessible for inspection and the carrying out of routine maintenance.



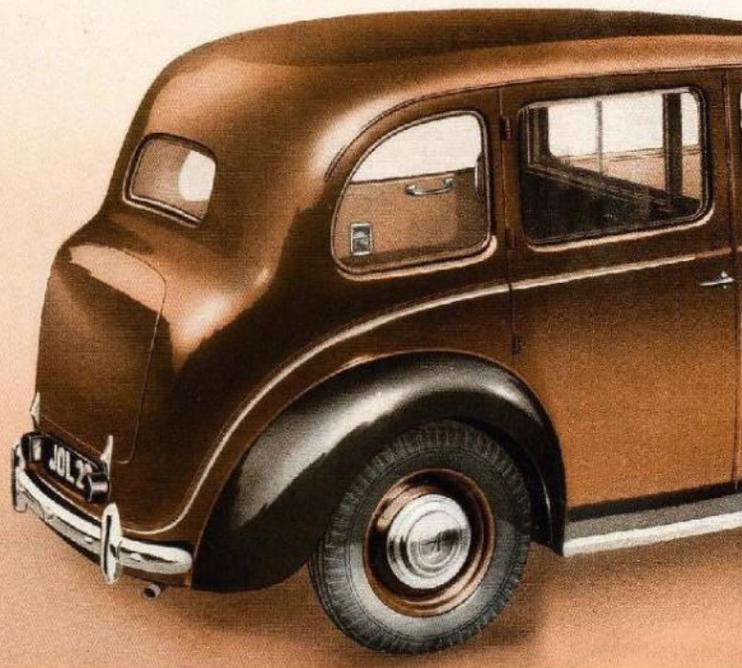
Built-in accommodation is provided at the rear of the Hire Car for the spare wheel and tyre, while the lid of the compartment can be used as a platform for luggage.



The front drive is taken by a floating underslung worm and wheel rear axle. Note the long semi-elliptic springs, robust chassis frame, built-in jacks and anti-roll torsion bar.

## AUSTIN *The Hire Car*

In the competitive field of private hire, the ability to provide the best possible service. Thus, the dependability, operating economy and comfortable passenger accommodation will be welcomed as the most practical means to the achievement of this aim. A sound workmanship, have always proved eminently suitable for hire work experience of the requirements of both operator and passenger.



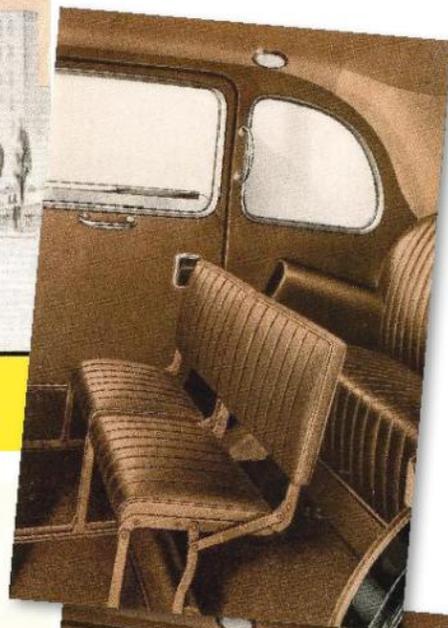
*A Hire Car by*  
**AUSTIN**



*you can depend on it!*

**Spiccava in altezza**

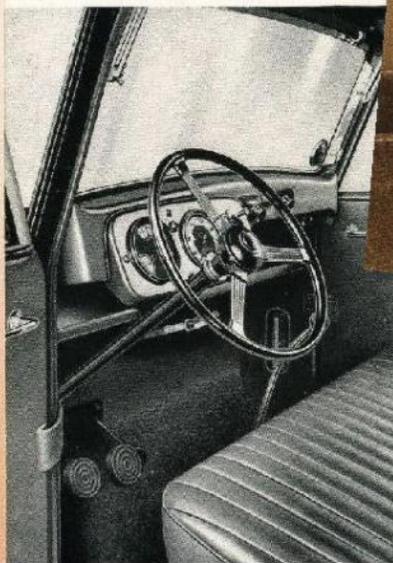
A sinistra. La carrozzeria, alta 1,80 metri e larga 1,71, era verniciata bicolore di serie. La linea era quasi "rivoluzionaria" rispetto ai "Taxicab" anteguerra. Le sospensioni erano ad assali rigidi con balestre davanti e dietro, ancorate a un tradizionale telaio a longheroni. La velocità superava di poco i 100 all'ora. Sotto. Gli strapuntini fronte marcia sono ripiegabili nel pavimento.



*of Higher Value!*

Service must be the primary concern of every operator. The satisfaction afforded by the latest Austin Hire Car will justify its cost, by virtue of their commonsense design and construction, and this new model is the result of many years' experience.

The Austin Hire Car is a full six-seater, yet is exceptionally manoeuvrable and easy to handle. A wide, deep windscreen of toughened glass, which can be opened to the horizontal position, affords clear driving vision and the carefully positioned controls are smooth and positive in action. The single-piece front seat is filled with latex foam material. In fact, the car is just as comfortable for the driver as it is for the passengers.

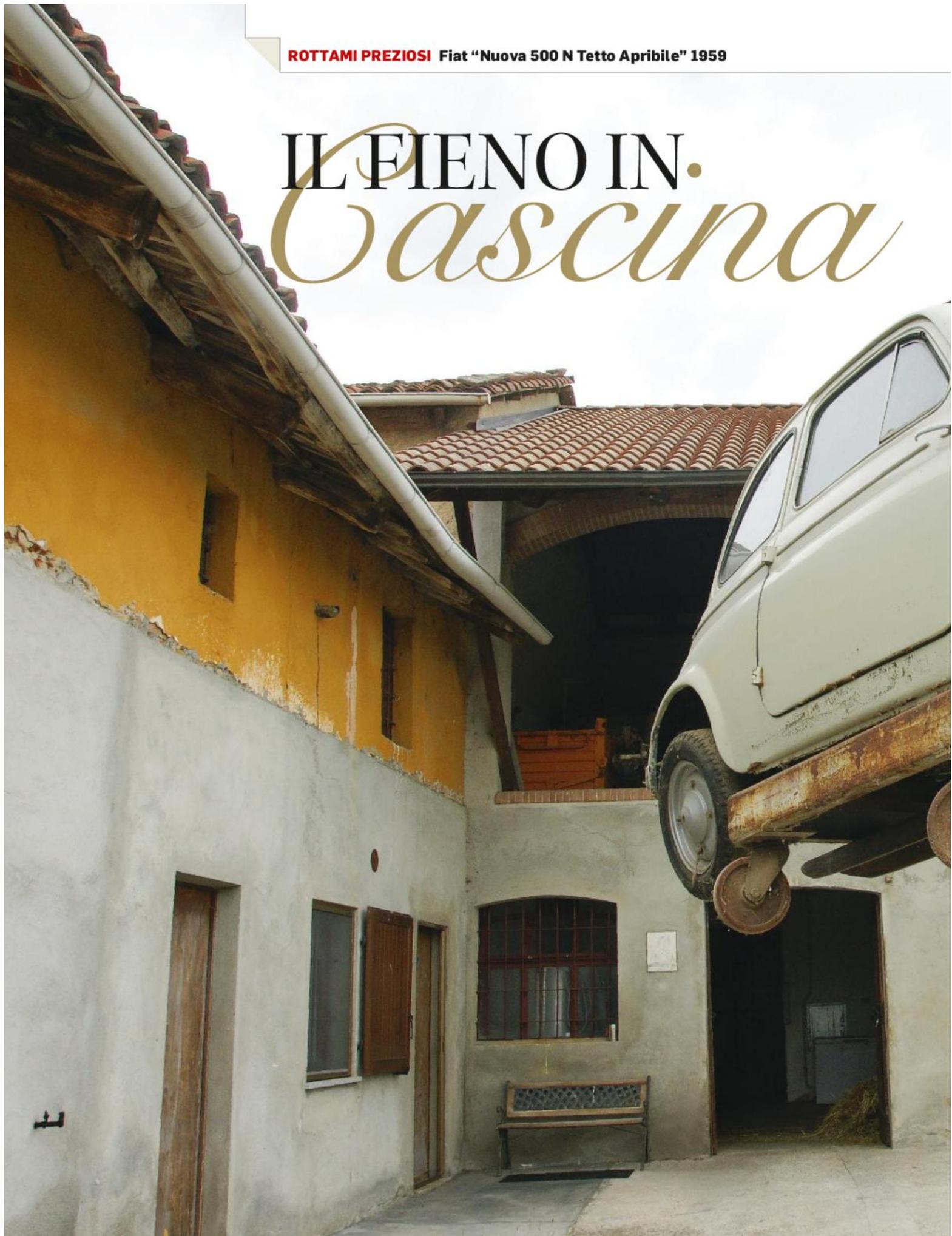


**Prima di tutto comoda**

Sopra. Il divano è riccamente imbottito e sfoggia braccioli laterali. A sinistra. Il sedile anteriore a due posti distingueva l'"FL1" dal "Taxicab FX3", che accanto all'autista prevedeva invece un vano bagagli. Il cambio a cloche era a quattro marce, con seconda, terza e quarta sincronizzate.

**ROTTAMI PREZIOSI** Fiat "Nuova 500 N Tetto Apribile" 1959

# IL FIENO IN. *Cascina*



A fine anni 80 il piemontese Guido Santhià, invece di rottamarla o rivenderla per poche lire, mette la sua vecchia utilitaria nel fienile. Trent'anni dopo scopre di possedere un tesoretto, e la recupera. Restaurata, può valere infatti sui 13.000 euro

testo e foto di Massimo Condolo





**Riportata alla luce**

A sinistra. Guido Santhià recupera la sua "Nuova 500" con l'ausilio di un carrello elevatore.

Sotto. Dei sedili si può recuperare solo la struttura. I pannelli porte devono essere sostituiti.

In basso. Lo strumento combinato tachimetro-contachilometri è della "500 F": dovrà essere sostituito con uno strumento dell'epoca, graduato di dieci in dieci km/h, con fondo scala a 100 km/h e due spie soltanto.

Quante volte abbiamo rimpianto di aver rottamato un'auto perché era vecchia e non immaginavamo il valore che avrebbe avuto un giorno. Invece Guido Santhià, trasportatore che vive nell'omonima cittadina del Verellese, non ha rimpianti. Lui, la "500 N" acquistata di quarta mano nel 1972 e adoperata fino all'ultimo respiro, non la fece rottamare: la mise da parte, sebbene allora non sapesse di possedere una rara "N Tetto Apribile", ultima evoluzione del modello lanciato al Salone di Torino del 1957, meglio rifinito ed equipaggiato della versione economica uscita pochi mesi prima e dotato di un motore leggermente più potente: 15 CV invece di 13.

Lui si stancò quasi subito di quell'esemplare ormai obsoleto, con le prese d'aria sul musetto e verniciato verde chiaro, quando invece era di moda la "500 L" blu o gialla. Non ci pensò due volte e chiuse le prese d'aria anteriori con la vetroresina. Anche l'adesivo sul cofano motore (velocità massima 90 km/h) e i coperchi sulle feritoie dell'aria sono un'aggiunta degli ultimi anni di servizio.

Utilizzata fino al 1984, la nostra "N" del 1959 è rimasta nella cascina di famiglia, appoggiata su un carrellino con ruote pivotanti per facilitarne gli spostamenti. Segnata dai maltrattamenti cui sono sottoposte le vetture di servizio (la guidavano tutti: proprietario, amici, dipendenti...) e dalla ruggine, è tuttavia recuperabile e presenta il valore aggiunto della targa originale. La parte più malconcia è l'interno: l'imbottitura dei sedili e della panchetta posteriore, che non aveva





### Documenti in regola

A sinistra. Il numero di telaio 062883 è punzonato sulla scocca e ripetuto in una targhetta posta nel cofano anteriore. Il motore numero 077436 è quello tuttora montato sulla vettura: si tratta del tipo "110", il cui impiego termina proprio con la "N". Dal modello successivo ci sarà il "110 D".

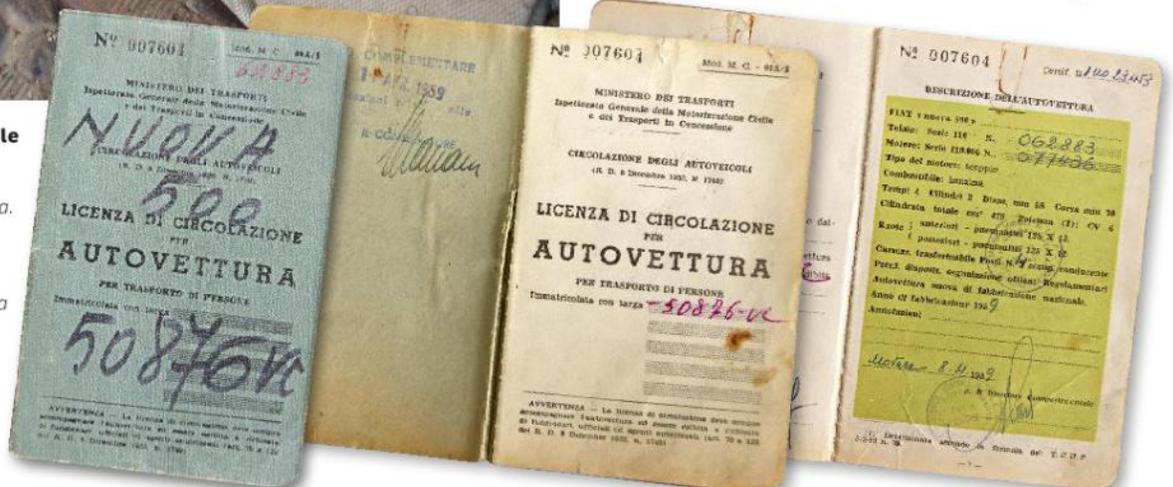


struttura propria ma seguiva il lamierato che divide l'abitacolo dal vano motore, è completamente sbriciolata. Mancano i pannelli originali delle portiere e il tappetino in gomma sul pavimento è irrecuperabile. L'unico strumento, che comprende tachimetro, contachilometri e spie, non è originale (è della "500 F"). Corrette invece le alette parasole in plastica stampata e le leve dell'avviamento e dello starter e con i pomelli tondi.

A guardar bene, non è originale neppure il retrovisore interno, che sulla "500 N" inglobava la luce di cortesia per i passeggeri anteriori, e mancano le calotte cromate dei perni dei deflettori. In compenso, gli anfratti dell'abitacolo hanno preservato un po' di storia della macchina: un "buono" del benzinaio per 11.000 lire di Super e il talloncino con la faccia di un eschimese sorridente, pubblicità dell'antigelò Shell (che ci faceva sulla "500", notoriamente raffreddata ad aria?). Troviamo poi due biglietti dell'autostada: uno testimonia l'ingresso sull'A14 in Val di Sangro, l'altro sulla A4 a Dalmine. "Devono essere caduti dalle tasche degli autisti" sostiene il proprietario, "perché la macchina è arrivata al massimo a Torino".

La meccanica è originale e non è bloccata; la marmitta e il serbatoio sono di modelli successivi. Un bel po' di lavoro è necessario per sistemare la carrozzeria: fondo e brancardi sono integri, ma da risanare, e sullo scudo frontale dovranno essere ripristinate le prese d'aria e i relativi tubi flessibili diretti alle bocchette interne. Si deve eliminare l'antirullo dalla zona inferiore della carrozzeria, raddrizzare un po' di ammaccature

**Eppure il restauro è possibile**  
Sopra. Le tristi condizioni della panchetta posteriore, ricavata imbottendo la paratia di lamiera. A destra. Frontespizio e pagine interne della "Licenza di circolazione", come ancora si chiamava nel 1959 (la emetteva il prefetto). Curiosa la terza pagina stampata con i dati della "500": una procedura in uso per i modelli più comuni.



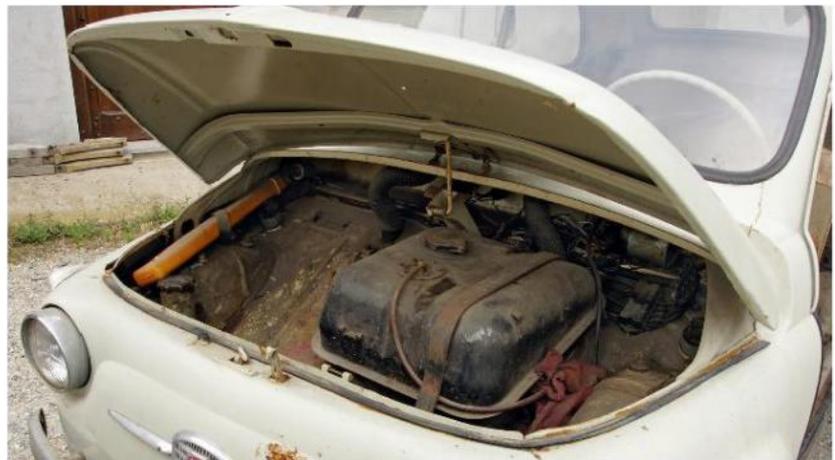
**Motore sì, marmitta no**

**Sotto.** Il motore è lo stesso montato all'origine. La marmitta, però, è a doppio siluro come sulle serie successive. Poco male, visto che in ogni caso è da sostituire.



**Raccomandazioni**

**Sotto.** Il tappo dell'olio dei freni raccomanda di usare "liquido Fiat azzurro Heavy Duty per freni idraulici, fornito in latte piombate". Una ripulita e tornerà come nuovo.



**Tentativi di lifting**

**Sopra.** Le frecce laterali rotonde sono successive; il lamierato anteriore non mostra le prese d'aria sotto i fari, chiuse con la vetroresina; eliminata la modanatura sottoporta.

All'epoca era consuetudine intervenire sulla carrozzeria, magari in seguito a un incidente, per farla sembrare più nuova.

**Dove vai senza scorta?**

**Sopra a destra.** Il serbatoio, piatto in origine, venne sostituito con quello della "500 D", che permetteva di sistemare una piccola valigia sulla destra della vettura. La trousses degli attrezzi e la ruota di scorta sono andati persi.

e risanare le lamiere che recano segni di corrosione. Vanno eliminati i ripetitori rotondi sui parafranghi, ma per fortuna le gemme originali, prodotte dalla Altissimo, sono presenti e recuperabili, sebbene le plastiche siano malconce.

I gruppi ottici posteriori non sono corretti: quelli giusti sono più piccoli, tondeggianti. A trovarli, si potrebbero montare quelli con indicatori di direzione rossi, dal momento che il Codice della Strada che rese obbligatori quelli arancioni è dell'estate 1959, quindi successivo all'immatricolazione della vettura (aprile 1959). Giusta invece la luce targa con tegola in alluminio, anch'essa marchiata Altissimo. Da sostituire il tettuccio, rinsecchito e con qualche strappo, mentre la modanatura sottoporta è sparita, probabilmente in occasione di qualche riparazione di carrozzeria.

Le ruote sono giuste (nell'abitacolo ci sono le borchie originali), ma verniciate in argento anzi-

ché in avorio. Questa l'auto. Il dilemma è: che fare? Santhià non ha dubbi: sarà restaurata nell'officina dove viene eseguita la manutenzione di camion e trattori della ditta. In questo modo egli potrà contenere i costi entro i 10.000 euro, al di sotto dei 13.200 della quotazione di Ruoteclassiche per un esemplare appena restaurato (11.000 per quelli semplicemente in buone condizioni, 15.400 quelli conservati in modo eccezionale).

I ricambi specifici della "N", modello ponte tra la prima serie del 1957 e le serie successive, sono rari. Non ci sono problemi per i tessuti e il tetto di tela, che vengono replicati e sono di buona qualità. Fari, fanali, strumento del cruscotto e trousses attrezzi si possono acquistare, con un po' di pazienza, dai ricambisti specializzati. Più difficile, invece, è trovare le minuterie e il serbatoio. Quanto alla marmitta, l'unica soluzione sembra una ricostruzione. Basta trovare il campione. **R**

**LA CULTURA CONTADINA IMPONE  
DI CONSERVARE TUTTO.  
È ANCORA POSSIBILE TROVARE  
AUTOMOBILI, TRATTORI  
E SCOOTER DIMENTICATI NEI  
VECCHI CASCINALI**



# IL MIO SOGNO AMERICANO

"L'accarezzavo da quando, ragazzino, compravo riviste di auto yankee. A cinquant'anni mi sono detto: adesso o mai più. Ho cercato il telaio, ho ordinato il resto negli Stati Uniti e me lo sono costruito"

testo e foto di **Antonello Jelitto**



### Col cuore Oltreoceano

A destra. Antonello Jelitto da Milano, 56 anni, ideatore dell'hot rod Ford e autore dell'articolo.

Sotto. La vettura di partenza con la carrozzeria Ford "A" coupé del 1929.



### Va fortissimo ma non corre

Nella foto. La potenza molto elevata installata su un telaio con sospensioni ad assali rigidi rende la guida problematica alle alte velocità. Il bello di questo hot rod è l'accelerazione, paragonabile a quella di una Porsche.



ALESSANDRO BARTELETTI

L'idea di costruire una macchina da zero mi aveva sempre affascinato. Dopo molti restauri, volti a ridar vita a potenti vetture sportive e pinnute cabriolet, tutte rigorosamente "made in Usa", sentivo la voglia di dedicarmi a un progetto tutto mio: un hot rod costruito secondo le regole d'Oltreoceano, cioè una di quelle macchine nate negli anni Trenta nella California meridionale per iniziativa di ragazzi appassionati di motori esuberanti ma squatrinati, vetture recuperate in un "junkyard", un rottamaio, e trasformate in mostri di accelerazione nel cortile di casa. Motori e trasmissioni erano recuperati da vetture recenti incidentate, gli interni venivano rifatti con sacchi di juta sulle imbottiture originali, la carrozzeria era ridotta al minimo per esibire la bella meccanica cromata...

Grazie a questo "tirocinio", molti giovani sarebbero diventati esperti meccanici o valenti carrozzieri. I più bravi avrebbero poi dato origine a un'industria di accessori e componenti per le elaborazioni. Persone come Vic Edelbrock, Phil Weiand, Dean Moon, Stu Hilborn e molti altri, cresciuti con una chiave da mezzo pollice in mano, sarebbero diventati degli specialisti nella costruzione di collettori di aspirazione, testate, impianti di iniezione, alberi a camme, creando un'industria fiorente e diffondendo l'"hot rodding" in tutti gli Stati Uniti, una moda che raggiunse il massimo sviluppo a fine anni Cinquanta. Poi le potenti muscle car, progettate dalle Case per venire incontro ai gusti dei giovani, oscurarono gli hot rod.

Verso la metà degli anni Settanta il fenomeno riplose, coinvolgendo sempre più persone e aziende specializzate nella fabbricazione dei componenti necessari per la costruzione, risolvendo i problemi di affidabilità e sicurezza degli inizi. In tal modo, chiunque negli Stati Uniti poteva costruire un hot rod ordinando i pezzi per telefono e pagandoli con carta di credito. Un'officina specializzata seguiva la costruzione e così, senza sporcarsi le mani, dopo pochi mesi si poteva guidare l'hot rod. Non era ➤



**HOT ROD** Ford "Roadster" 1932

## TRECENTO CAVALLI SU UNA VETTURA COSÌ ESSENZIALE E LEGGERA HANNO L'EFFETTO DI UNA CATAPULTA

**Splendida splendente**  
Sopra. Gli hot rod sono molto spartani, ma per tradizione la verniciatura e le cromature sono sempre molto curate. Le porte sono prive dei rivestimenti.

**Un fracasso infernale**  
Sotto. In piena accelerazione, l'abitacolo della nostra Ford "Roadster" viene invaso da un fracasso infernale. Tuttavia le vibrazioni sono contenute, inferiori a quanto avevamo previsto.

neppure necessario partire da una macchina d'epoca, perché venivano riprodotti sia i telai a longheroni, sia le carrozzerie (in vetroresina) di molti modelli anni Trenta, più sicuri e robusti degli originali.

Le meccaniche si fecero sempre più sofisticate, con sospensioni indipendenti, impianti d'alimentazione a iniezione, freni a disco sulle quattro ruote... Ciò portò a un eccesso di tecnologia per un veicolo nato per essere semplice ed essenziale. I costi divennero proibitivi e ciò rese questi veicoli inavvicinabili da parte dei giovani. Per reazione, si sviluppò un movimento di appassionati ribelli che riportò l'"hot rodding" alla semplicità dei primi tempi, con motori anni Trenta a valvole laterali, sospensioni ad assale rigido, freni rigorosamente a tamburo, ruote in acciaio e nessun confort.

A 50 anni mi dissi: ora o mai più. Così alla fine del 2008 mi misi a cercare su eBay un progetto di hot rod che fosse alla mia portata in quanto a costi e difficoltà di realizzazione. Un annuncio mi colpì: riguardava una scocca Ford "A" coupé del 1929, appoggiata su un telaio Ford del '32, con sospensio-

ni anteriori assolutamente primitive e, dietro, un ponte "Mustang". I documenti americani che accompagnavano la macchina dicevano "Ford 1932", e nulla di più. Ma a me serviva solo quello per essere in regola con la burocrazia. Cliccai il "buy now" e aspettai semplicemente che arrivasse la conferma dell'acquisto.

Ma le cose semplici non mi hanno mai divertito. Di fronte a quella scocca Ford del 1929, tutta smontata, il cervello si mise al lavoro e molte idee cominciano a materializzarsi, perché anni di letture di libri e riviste mi avevano contagiato e mi ero fatto ormai un'idea "matura" di come dovesse essere il mio hot rod ideale. Vendetti la scocca del 1929 e ne feci arrivare in Italia una del 1932, imballata in una grossa cassa di legno.

Misi a nudo il telaio e ci applicai una sospensione anteriore ad assale rigido con puntoni di reazione; mantenni lo sterzo originale, quello di un pickup Ford dei primi anni Cinquanta. Per il retrotreno utilizzai il ponte di una Ford del '68, sospeso al telaio tramite puntoni di reazione e una ba-



ALESSANDRO BARTELETTI

## SI VERIFICANO LE DIMENSIONI

lestra trasversale: soluzioni antiquate che io scelsi perché volevo che il progetto ricalcasse fedelmente schemi e materiali in uso alla fine degli anni Cinquanta, a cominciare dal motore, un "Hemi" da 300 CV con albero a camme modificato e collettore di aspirazione con tre carburatori doppio corpo, proveniente da una Dodge del 1957. I freni anteriori in alluminio li presi da una Buick del '58, quelli posteriori dalla stessa "Mustang" a cui avevo "rubato" il ponte posteriore. La trasmissione, una "T5" degli anni Ottanta, fu l'unica cosa moderna che adottai e curiosamente fu l'unica a darmi problemi, con ben due rotture.

Alcuni mesi più tardi fui in grado di "appoggiare" la carrozzeria sul telaio, tanto per vedere l'effetto che faceva e verificare le misure. Il risultato fu esattamente quello che volevo: una Ford del 1932 trasformata in hot rod secondo i criteri in uso negli anni Cinquanta, a parte, come sappiamo, la trasmissione a cinque marce che mi avrebbe fatto dannare e che adottai unicamente perché mi avrebbe permesso di viaggiare in autostrada ▶



### Si costruisce "a soggetto"

Sopra. Il telaio è originale Ford del 1932 ed è stato restaurato. Tuttavia è possibile acquistare negli Stati Uniti telai nuovi riprodotti secondo le specifiche dell'epoca.

A destra. L'allestimento non è stato eseguito "a progetto", ma "a soggetto", e messo a punto attraverso una serie di prove e verifiche successive.



### Un lavoro "taglia e cuci"

A destra. Si saldano gli elementi che costituiscono la parte posteriore della carrozzeria. Qui troverà spazio un vano per i bagagli. Il serbatoio è esterno, appeso al telaio: una posizione poco rassicurante...



### Un V8 ad aste e bilancieri

A destra. Il motore "Hemi" V8 monoalbero, proveniente da una Dodge degli anni Cinquanta, viene calato sul telaio a longheroni per un'ultima verifica degli ingombri e dei punti di attacco.



## GIORNO DOPO GIORNO **AVANTI A PICCOLI PASSI**

### **Si prova il vestito**

A destra. La carrozzeria viene calata sul telaio per verificare se le dimensioni collimano e apportare eventuali modifiche. Spettacolari i filtri dell'aria che sovrastano con tre torrette il motore V8.



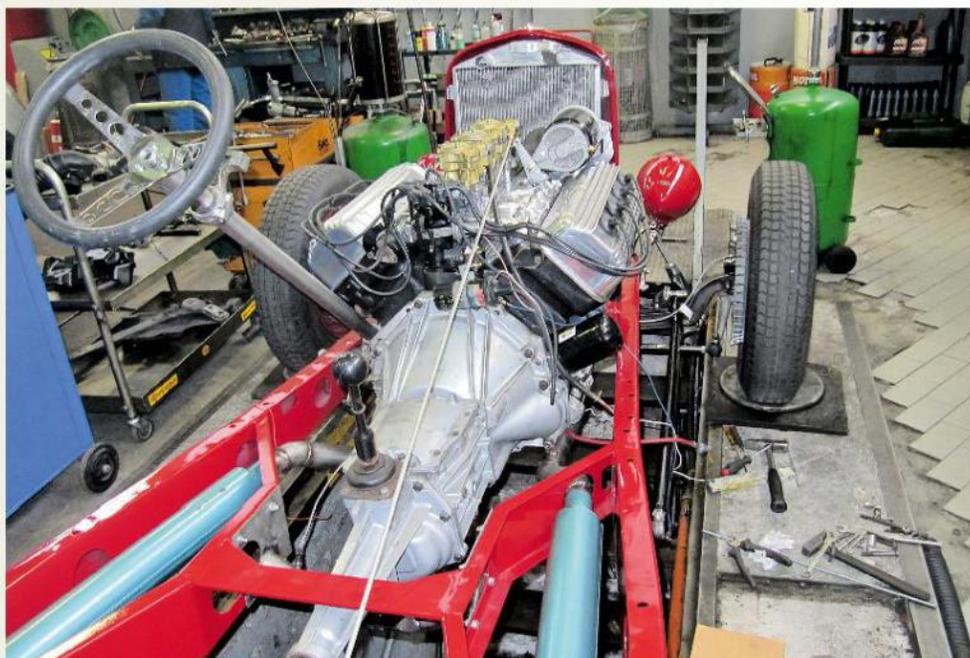
### **I tamburi in forma evoluta**

Sotto. Da sinistra: il telaio grezzo; il telaio finito e verniciato; particolare dell'avantreno col freno a tamburo. Nonostante la potenza elevata, i tamburi si dimostreranno assolutamente adeguati alla vettura, che pesa intorno agli 800 kg e non deve raggiungere alte velocità.



### **Cinque marce ravvicinate**

A destra. La posizione arretrata del motore ha consentito di adottare una leva corta. La maneggevolezza è discreta: la manovra della cambiata richiede movimenti decisi e precisi.



### Scoperte anche le ruote

*A destra. Il telaio della capote è stato concepito ad hoc. La manovra di apertura e smontaggio del telaio è piuttosto complessa.*

*Sotto. Cruscotto anni Trenta e volante cromato anni Settanta: un anacronismo tipico degli hot rod.*



senza affaticare il motore. Abbassai il parabrezza di un paio di pollici (circa 5 cm) per motivi estetici e perché, se mi fosse girato di andare a correre sul lago salato di Bonneville, non mi sarei sentito a disagio al confronto con gli hot rod americani. Adottai un sedile in pelle marrone, una strumentazione Stewart Warner, ispirata a quella in uso negli anni Quaranta, e una capote amovibile in tela. Completai l'opera con quattro cerchi a disco in acciaio da 16 pollici equipaggiati con gomme Excelsior, costruite sulla falsariga di quelle degli anni Quaranta, ma a struttura radiale e indice di velocità superiore a 200 chilometri orari (sebbene arrivarci fosse una pia illusione, considerata la tenuta di strada "impegnativa" e la mia paura di "rompere il bel giocattolo").

Dopo un paio di anni di lavoro, e con l'aiuto dell'officina Mangiarotti di Melegnano, la macchina fu pronta: ecco il risultato in queste pagine. Se ci riprovassi oggi, forte dell'esperienza acquisita, ci metterei molto meno. Perché "leggere la teoria" sulle riviste americane è un conto, realizzare il progetto e farlo funzionare un altro. Attualmente la mia Ford "Roadster" è in garage, circondata da una sedan dello stesso

anno e da una "tre finestri" in costruzione. Finora le occasioni per tirarla fuori dal garage sono state pochissime, lo ammetto, ma il bello non è usarla, è costruirla: un divertimento che continua ancora oggi perché, come ogni hot rod che si rispetti, anche questo non è mai finito. Ogni volta che lo guardo mi viene in mente un perfezionamento tecnico, una modifica, un arricchimento... Il sogno americano continua. ■



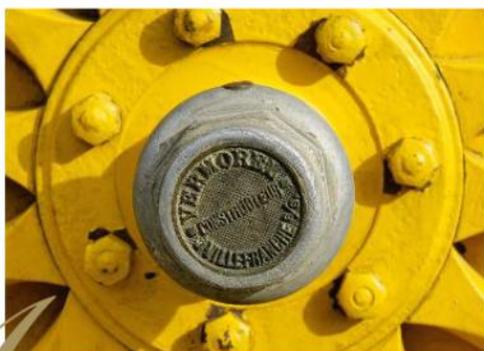
ALESSANDRO BARTELETTI



# E adesso CHI LA GUIDA?

Quando sbarcò a Cagliari, vinta ad un concorso da un agricoltore di Sestu, nessuno sapeva da dove cominciare e dovette essere trainata dai buoi. Il fortunato proprietario imparò presto a guidarla e fu tra i pionieri dell'automobilismo sardo. Oggi se ne occupano i suoi pronipoti

testo e foto di Massimo Condolo



A

## Numeri in comune

In alto a sinistra. La targa del costruttore, avvitata alla paratia anteriore vicino al piantone dello sterzo.

Il registro dei numeri di serie era comune a tutta la produzione Vermorel.

Al centro. Il mozzo ruota, anch'esso con nome e città del costruttore, e gli otto bulloni che fissano il cerchio.

A destra. Il manettino dell'anticipo poco sotto il volante e più in basso la leva del cambio.

## Carrozzeria a motore

Nella pagina a fronte. L'originale carrozzeria phaeton allestita con tetto richiama quella delle carrozze usate in campagna, ma con un parabrezza in due pezzi a riparare da vento e intemperie gli occupanti dei posti anteriori. Il motore è sotto i sedili posteriori. Alla guida, Giancarlo Picciau, uno degli eredi di Efsio Manunza.

A fine inverno del 1903 Efsio Manunza diventò il primo automobilista in Sardegna. Curioso sapere che questi non nutriva alcun interesse per le auto, di cui forse ignorava persino l'esistenza. E allora cos'era successo? Semplicemente egli si era abbonato a "Il Coltivatore", settimanale edito dalla Ottavi di Casale Monferrato (AL), che per quell'anno aveva messo in palio per i suoi abbonati ventun premi, il più importante dei quali era costituito da un'automobile - anzi, "un automobile" senza l'apostrofo, visto che all'epoca il sesso dei veicoli a motore era ancora incerto.

E proprio questo ambito premio toccò al signor Manunza, proprietario di una grande tenuta a Sestu (CA) e autore di un trattato sulle malattie della vite. Ad avvisarlo, un telegramma: "Ufficio telegrafico di Cagliari. Provenienza: Casale Monferrato. Destinazione: Cagliari. Numeroso vostro buono 1102 guadagnò primo premio automobile. Amministrazione Coltivatore". Linguaggio cifrato? No, solo qualche arcaismo e qualche contrazione per risparmiare sulle parole, proprio come negli SMS di oggi. In italiano odierno suonerebbe: "Il vostro buono numero 1102 ha vinto il primo premio, l'automobile".

La famiglia Ottavi gestiva, oltre alla casa editrice, un'industria chimica e l'importazione di mac-

chinari per l'agricoltura; fra questi c'erano quelli della Vermorel di Villefranche-sur-Saône, nei pressi di Lione. Ogni anno le riviste del gruppo mettevano in palio venti premi, scelti tra quelli prodotti o commercializzati dagli Ottavi. E così fu, stando ai numeri di fine 1902 de "Il Coltivatore" e del "Giornale vinicolo italiano", anche per la campagna abbonamenti 1903. A fine anno se ne aggiunse un ventunesimo: una vettura Vermorel phaeton "della forza di 12 cavalli". Vista l'importanza del premio, il concorso fu persino prorogato dal 31 gennaio al 15 febbraio. Quel premio eccezionale finì, appunto, a Sestu.

La Vermorel in realtà non era proprio nuova; la data di nascita risaliva al 1898 ed era giunta in Italia nel 1901. Un tal Goffredo Calvi, di Casale Monferrato, si era recato a Lione, presumibilmente in ferrovia, e l'aveva guidata fino a Casale attraverso il Moncenisio e Torino. Era stata quindi utilizzata come veicolo pubblicitario per le aziende degli Ottavi, il logo delle quali era stato riportato sui fianchetti dei sedili. Per un paio d'anni era salita agli onori delle cronache cittadine, che riportavano i viaggi di questo o quel notevole, con gran dame e giornalisti al seguito. Probabilmente la Ottavi intendeva importare le auto Vermorel, ma quel modello già tecnicamente superato non ebbe succes- ➤





#### Forgiato a mano

A sinistra. Il motore bicilindrico orizzontale raffreddato ad acqua da 12 CV, che sostituiva quello da 6 CV dell'unica "Type 1" prodotta.

Più a sinistra. L'attacco della balestra del retrotreno, forgiato a mano, ricorda quello delle carrozze a cavalli.

#### Produzione limitata

Sotto. Luigi Pisanu alla guida della "Type 2". Il meccanico cagliaritano è la memoria storica della vettura, ritrovata smontata durante la seconda guerra mondiale. Il modello fu prodotto in pochissimi esemplari. La produzione in serie della piccola Casa iniziò soltanto nel 1908 e si concluse nel 1932.

so e il concorso fu un modo elegante di liberarsene, destando al tempo stesso interesse verso le riviste.

Sbarcata a Cagliari con una gru e l'ausilio di una di quelle reti che all'epoca si usavano per calare i grandi carichi, la "Type 2" non trovò nessuno capace di guidarla e di conseguenza dovette percorrere i 15 km tra il porto e Sestu al traino di una coppia di buoi. Poco dopo Mario del Corvo, meccanico pavese trapiantato a Cagliari, uno dei primi cento italiani a conseguire la patente nonché capostipite di una famiglia di meccanici e auto-

leggiatori, si recò a Sestu per insegnare ai Manunza a guidare la Vermorel. Fu un successo, perché la famiglia si sarebbe appassionata ai motori tanto da acquistare, negli anni successivi, le più belle auto della zona. La Vermorel venne presto dimenticata. Ma in campagna non si butta via nulla e così rimase sotto una tettoia: il motore o una ruota, prima o poi, sarebbero potuti tornare utili...

Non si sa se per un progetto mai andato in porto di riutilizzare qualche componente o per la paura che l'auto venisse requisita durante la guer-



## AVEVA RUOTE A GOMME PIENE. NEGLI ANNI 40 FU DOTATA DI "PNEUS" POSTERIORI ARTIGIANALI PERCHÉ LE RUOTE ERANO FUORI MISURA



ra, ma nel 1940 la "Type 2" fu smontata. In quelle condizioni la vide Luigi Pisanu, garzone esperto di meccanica giunto in azienda in quegli anni. Si appassionò a quell'auto e con un lungo restauro conservativo la rimise in grado di viaggiare. Il lavoro terminò nel secondo dopoguerra; le sole differenze dall'originale riguardavano il serbatoio, andato perso e sostituito da un fusto d'olio, e i pneumatici, non previsti in origine: i posteriori, di grande diametro, erano stati realizzati unendo due vecchi Pirelli anteguerra. Ricordando quel lungo lavoro Pi-

sanu, che ha oggi 84 anni e una memoria di ferro, rivendica orgoglioso: "Io sono la Vermorel". L'auto è sempre rimasta in famiglia: oggi è dei tre fratelli Picciau, nipoti della figlia di Efsio Manunza. Dopo qualche raduno e sfilata negli anni Sessanta e Settanta (nel 1961 raggiunse anche Milano), oggi la vettura è la mascotte dell'Associazione Automoto d'Epoca Sardegna, che non manca mai di esporla. L'anno scorso è salita fino a Padova: per la seconda volta nella sua vita è ritornata, come si dice da queste parti, "in continente".

### L'arte di arrangiarsi

Sopra. Quando Luigi Pisanu restaurò la Vermorel il serbatoio, sistemato nella struttura in legno del cofano anteriore, era andato perso. Un fusto d'olio da 50 litri sapientemente riadattato ne fa le veci; a fianco, un altro simile serve come riserva d'acqua.



### Sedile girevole

Sopra. Il sedile posteriore è incernierato di lato per consentire ai passeggeri di salire; il telaio alto e il diametro notevole delle ruote posteriori renderebbero infatti impossibile l'ingresso laterale. A sinistra. Il posto guida con il volante, dalle razze di foggia curiosa, quasi verticale; il cambio a tre marce è comandato da una leva sul piantone, sulla destra del volante.

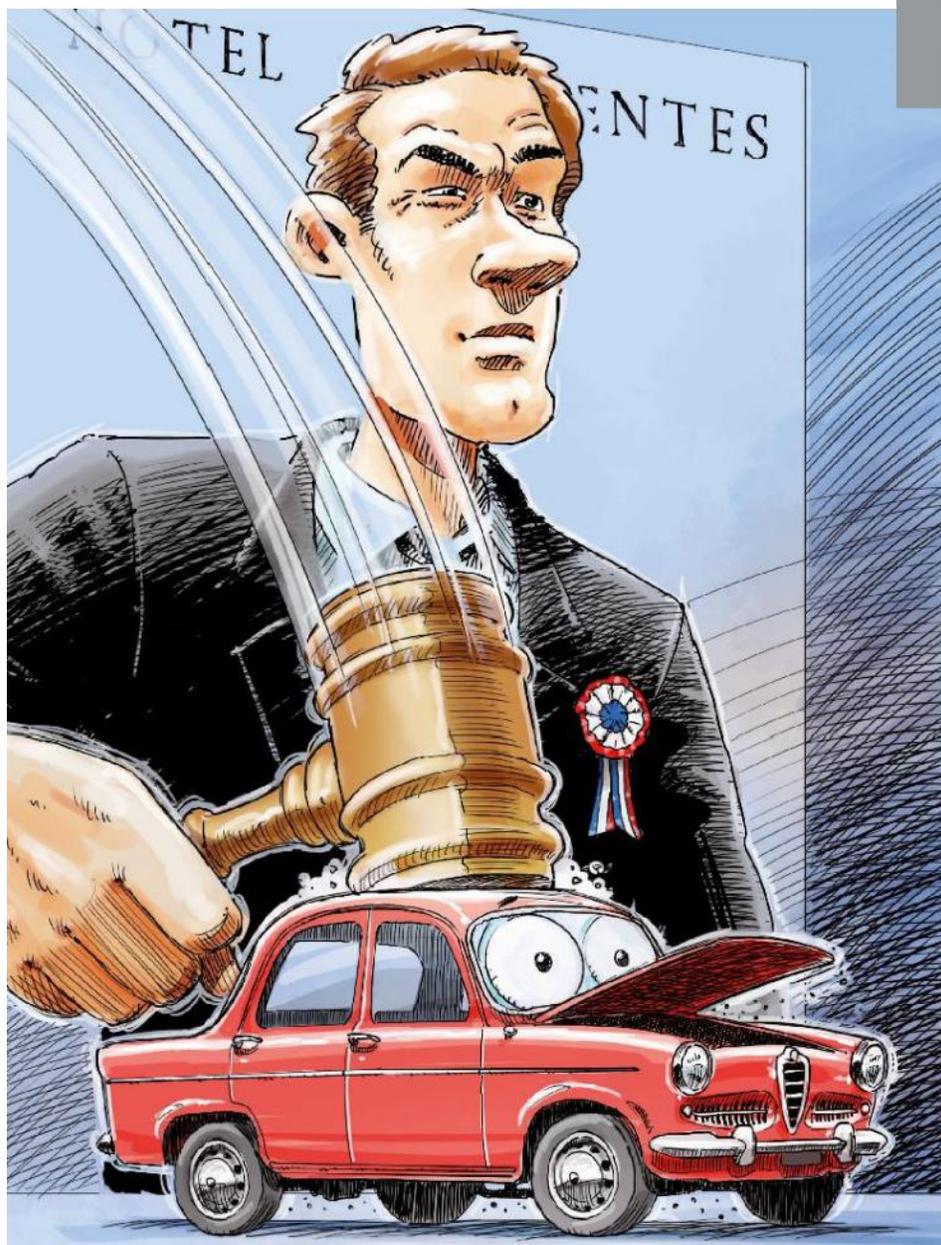
# PARIGI SOLO ANDATA

Entrata probabilmente nel mirino del fisco, un'eccezionale collezione di 44 Alfa Romeo verrà battuta da Artcurial a Rétromobile. Valore complessivo tra i 2,6 e i 3,2 milioni di euro

di Matteo Albertini

**F**uga di cervelli e fuga... di motori. Questa la situazione attuale nel nostro Paese, e proprio come i nostri migliori talenti lasciano la patria per cercare un futuro migliore in un Paese che ne asseconi le giuste ambizioni, così accade per le nostre "storiche" più amate e rappresentative, uccise da una fiscalità senza ragione. È accaduto così che un misterioso appassionato italiano di Alfa Romeo abbia deciso, a malincuore, di smembrare la sua ricchissima collezione per metterla all'incanto all'estero, nella speciale asta organizzata da Artcurial l'8 febbraio, in occasione della fiera parigina di Rétromobile. Obiettivo probabile, ma questa è solo malizia nostra, sottrarla dalle attenzioni del fisco. "Solo Alfa", questo il nome dell'evento, raccoglie 44 vetture del Biscione, provenienti appunto da un'unica collezione privata. La splendida carrellata riunisce quasi tutti i modelli più rappresentativi della Casa del Portello dal dopoguerra a oggi e ve la presentiamo integralmente in queste pagine.

Molti degli esemplari sono conservati e di eccezionale valore storico, spesso con alle spalle chilometri irrisori; altri, invece, sono reduci da minuziosi restauri. Non mancano infine vetture con un importante passato agonistico e automobili vendute all'epoca da nuove in Francia: per queste ultime si preannuncia dunque un insolito ritorno a casa. Dal punto di vista dei prezzi, siamo relativamente nella norma per un evento di questo livello: la più costosa è una "TZ" del 1965, quotata addirittura un milione di euro dagli esperti di Artcurial, ma ci sono anche vetture di gran lunga più modeste ("Alfasud", "Arna", "Giulia" ecc.) proposte a cifre abbordabili. La risonanza che la Casa d'aste francese ha concesso a questa vendita è ben percepibile nei comunicati stampa e sul suo sito Internet istituzionale. Ciò dimostra ancora una volta il credito e l'ammirazione che le automobili italiane ottengono sempre di più in Europa e anche oltre: un ulteriore motivo per rammaricarsi del modo in cui sono considerate in patria al di fuori dei circoli degli appassionati. Per saperne di più: [www.artcurial.com/en/asp/searchresults.asp?pg=9&ps=18&st=D&sale\\_no=2400+++#a\\_10471206](http://www.artcurial.com/en/asp/searchresults.asp?pg=9&ps=18&st=D&sale_no=2400+++#a_10471206)



STEFANO TARTAROTTI

**I PREZZI RIPORTATI CORRISPONDONO ALLA STIMA D'ASTA**



**1953 - 1960**  
**€ 25.000 - 28.000**  
 Il modello del rilancio Alfa del dopoguerra. Solo 37.000 km per quest'esemplare.



**1959 - Giulietta TI**  
**€ 15.000 - 18.000**  
 Un solo proprietario dal 1959 al 2002. Questa è la prima serie della "TI" uscita nel 1957. Condizioni impeccabili.



**1960 - Giulietta Sprint**  
**€ 30.000 - 40.000**  
 Vettura emblematica della produzione Alfa; l'esemplare, restaurato, proviene da New York.



**1959 - Giulietta**  
**€ 13.000 - 15.000**  
 Una prima versione di un bel color blu. Un solo proprietario fino al 2000.



**1960 - 2000**  
**€ 15.000 - 18.000**  
 L'erede della "1900", è piuttosto rara, perché prodotta in meno di 3000 unità. Esemplare ben conservato.



**1960 - Giulietta**  
**€ 15.000 - 18.000**  
 La versione post 1959 è stata aggiornata nel frontale e nella coda. Con targa e selleria d'origine.



**1961 - Giulietta**  
**€ 15.000 - 18.000**  
 Esemplare praticamente identico, anche nel colore, al lotto precedente.

**1956 - Giulietta Sprint Veloce alleggerita**

**€ 100.000 - 120.000**  
 A destra. Modello raro e iscrivibile alla Mille Miglia. Il motore d'origine, sostituito nel tempo, è fornito assieme al lotto.



**1960 - Giulietta Spider Veloce**  
**€ 50.000 - 60.000**  
 A sinistra. Venduta da nuova in Francia (per poi tornare in Italia), è stata riverniciata in anni recenti. Un neo: il motore non è più quello d'origine.



**1961 - Alfa Romeo-Renault Ondine**  
**€ 6000 - 8000**  
 Versione prodotta in Italia della popolare berlina francese, da cui si differenzia per minimi dettagli.



**1963 - Giulietta TI**  
**€ 18.000 - 24.000**  
 L'ultima versione della "TI" ha una nuova griglia della mascherina. Questa, tutta originale, ha la livrea Azzurro Spazio.



**1964 - 2600 Sprint**  
**€ 60.000 - 80.000**  
 Una coupé completamente restaurata, che è stata premiata in importanti concorsi d'eleganza negli Stati Uniti.



**1965 - 2600 Sprint Zagato**  
**€ 180.000 - 220.000**  
 Un ritrovamento eccezionale di una vettura importante. Nella foto, la vettura prima del recente restauro integrale. Prezzo impossibile.



**1965 - Giulia 1300**  
**€ 10.000 - 12.000**  
 Una bella prima serie a un prezzo decisamente "gonfiato"; ha avuto un solo proprietario dal 1966 al 2006.



**1965 - GTA**  
**€ 90.000 - 120.000**  
 Questo esemplare è uno dei primi importati in Francia. Ha avuto un solo proprietario dal 1975 ad oggi; torna ora in patria per una cifra adeguata.

**VENDITE ALL'ASTA**

**1965 - Giulia TZ**  
**€ 750.000 - 1.000.000**

A destra. Un'auto simbolo delle vacanze sportive della Casa del Biscione, venduta nuova in Francia. Restaurata completamente, è la più costosa dell'intero incanto. Il suo numero di telaio è AR750042.



**1966 - Gran Sport Quattroruote Zagato**  
**€ 35.000 - 55.000**

La replica della "6C 1750" realizzata in collaborazione con Quattroruote. Monta il motore "1600" della "Giulia".



**1968 - Giulia Super**  
**€ 16.000 - 22.000**

Consegnata all'epoca ad Ancona, è rimasta per 40 anni con lo stesso proprietario. Richiesta esagerata.



**1968 - GTA 1300 Junior**  
**€ 150.000 - 170.000**

Vettura rara, prodotta in soli 493 esemplari. Quasi tutte hanno corso, questa è in versione stradale.



**1969 - 1750 Spider Veloce Iniez.**  
**€ 25.000 - 30.000**

Versione a iniezione destinata agli Stati Uniti, non ha mai lasciato l'Europa. Proposta ben oltre la sua quotazione.



**1969 - 1750 GTAM**  
**€ 165.000 - 185.000**

Con un importante passato agonistico alle spalle (telaio AR1368261), questa vettura è preparata per le gare in circuito.



**1971 - GTA 1300 Junior**  
**€ 135.000 - 155.000**

Esemplare autentico (AR776047) con un'importante carriera nelle corse.



**1970 - 1750 GTAM**  
**€ 280.000 - 320.000**

Ex Autodelta, ma questa non giustifica il prezzo proibitivo. Il telaio è il numero AR 1530938.



**1972 - 2000 GTV**  
**€ 15.000 - 18.000**

Sopra. Esemplare con carrozzeria riverniciata. Gli interni in pelle sono quelli voluti dal primo proprietario.



**1972 - Giulia Super 1.6 Familiare carrozzata Giorgetti**  
**€ 5000 - 8000**

A sinistra. Un ritrovamento eccezionale di una vettura tanto rara quanto interessante. Bisognosa di restauro.



**1973 - 2000 GTV**  
**€ 16.000 - 20.000**

La più potente delle coupé Bertone, molto ben conservata; ha avuto un unico proprietario per 30 anni.



**1974 - 2000**  
**€ 12.000 - 15.000**

La regina delle autostrade del tempo; quest'esemplare targato Mantova ha climatizzatore e autoradio originali.



**1975 - Giulia Nuova Super**  
**€ 15.000 - 18.000**

Esemplare conservata dell'ultima serie: la meno riuscita di tutte. Uniproprietario fino al 2001 e prezzo fuori mercato.



**1976 - Giulia Nuova Super 1300**  
**€ 18.000 - 22.000**

Con soli 16.000 km all'attivo, questo esemplare è un "conservato" proposto a un prezzo decisamente irragionevole.



**1978 - Alfetta 1.6**

**€ 8000 - 14.000**

A sinistra. Con pochissimi chilometri alle spalle, quest'esemplare color Beige Capodimonte viene proposto a più del doppio delle nostre quotazioni.

**1978 - Alfasud Super 1.2**

**€ 4000 - 7000**

A destra. Uno dei modelli meno pregiati dell'incanto, ma tutto originale, il che ne giustifica, in parte, la richiesta.



**1979 - Alfetta GTV Turbodelta**

**€ 25.000 - 28.000**

A sinistra. Una rara e potente (per allora) "GTV" preparata Autodelta. Solo 400 gli esemplari prodotti.



**1977 - Giulia Nuova Super Diesel**

**€ 5000 - 7000**

La più snobbata delle "Giulia" è diventata oggi una curiosità interessante, ma solo per pochi fanatici.



**1979 - Alfetta GTV 2000**

**€ 15.000 - 18.000**

Uniproprietario per 25 anni, questo esemplare vanta interni in velluto perfettamente conservati.



**1976 - 2000**

**€ 10.000 - 12.000**

Con i suoi 190 all'ora era una delle berline più veloci dell'epoca. Prezzo adeguato alle condizioni.



**1981 - Alfetta GTV 2.0 Grand Prix**

**€ 8000 - 12.000**

Rara serie limitata, era offerta solo rossa, con paraurti e spoiler in tinta. Appena 4505 km percorsi.



**1980 - Alfa 6**

**€ 10.000 - 12.000**

Non è facile da trovare in condizioni simili a quelle di questo esemplare, impeccabile nel suo Blu Olanda.



**1983 - Alfetta**

**€ 7000 - 10.000**

L'ultima evoluzione della fortunata berlina di Arese è anche la meno ricercata. Prezzo spropositato.



**1986 - 33 1.3 S**

**€ 3000 - 5000**

Una vettura da uso quasi quotidiano, con un prezzo però superiore alla sua quotazione di mercato.



**1986 - 75 1.8 IE Turbo Evoluzione**

**€ 15.000 - 20.000**

Solo 500 esemplari per un modello destinato alla pista. È anche l'ultima berlina Alfa a trazione posteriore.



**1986 - Arna**

**€ 2000 - 3000**

Rappresentativa di una pagina buia della storia della Cosa, ha tuttavia i suoi estimatori.



**1992 - 155 Q4**

**€ 7000 - 10.000**

La versione più interessante della "155", caratterizzata da trazione integrale e motore turbo.



**1996 - 164 Super 3.0 V6 24V Q4**

**€ 10.000 - 12.000**

Una youngtimer coi fiocchi, pochi chilometri alle spalle, motore da 230 CV e trazione integrale.



**2010 - 8C Spider**

**€ 180.000 - 220.000**

Solo 104 i km percorsi da questa "8C", ultima di 500 prodotte. Cara, ma dal futuro collezionistico sicuro.

**RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ**

**Febbraio**

**2 RAID CITTÀ DI CESENA**  
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club. Tel. 333 2823746. [www.chocesena.it](http://www.chocesena.it)

**8 SANT'ORSOLA-SAN LUCA (BO)**  
Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112. [www.bolognautostoriche.it](http://www.bolognautostoriche.it)

**7-8 COPPA DALLA FAVERA (PD)**  
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. [www.coppadallafavera.it](http://www.coppadallafavera.it)

**16 AUTO D'EPOCA E SUPERCARS PER SAN VALENTINO (VR)**  
Raduno a Bussolengo, con visita alla Fiera degli Innamorati, organizzato dal Club Peschiera Motori. Tel. 348 2640775.

**20-22 WINTERACE (BL)**  
Seconda edizione della gara invernale di regolarità classica Csaì per vetture costruite fino al 1976, con base a Cortina d'Ampezzo, organizzata da Alte Sfere. [www.winterace.com](http://www.winterace.com)



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

**Marzo**

**1 COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)**  
Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata dall'Associazione Adige Sport. [www.adige.sport.it](http://www.adige.sport.it)

**2 GIRO DELLA LOMELLINA (PV)**  
Manifestazione turistico-culturale con prove di regolarità organizzata da Historic Motors Sport. [www.historicmotorsport.it](http://www.historicmotorsport.it)

**2 CARNEVALE A FLERO (BS)**  
Raduno turistico organizzato dal Motoclub Auto e Moto d'Epoca di Flero. Tel. 330 604124. [mcflero@gmail.com](mailto:mcflero@gmail.com)

**14-16 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)**  
Gara Csaì di regolarità sport, in concomitanza con il rally storico, organizzata dalla Scuderia Etruria. [www.scuderiaetruria.net](http://www.scuderiaetruria.net)

**15-16 TROFEO STRADE SCALIGERE (VR)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Historic Cars Club. [www.hcovrona.it](http://www.hcovrona.it)

**15-16 INSUBRIA HISTORIC (VA)**  
Raduno con prove "a media" su strada chiusa, con rilevamenti segreti e partenza in coda al Rally dei Laghi. [www.varesecorse.it](http://www.varesecorse.it)

**15-16 CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME**  
A Salvarola Terme, Maranello, Sassuolo e Modena sfileranno modelli d'alta gamma di tutti i marchi, prodotti fino al 1975. [www.hoteltermesalvarola.it](http://www.hoteltermesalvarola.it)

**23 HISTORIC "IL CALIDARIO" (LI)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciottes di Livorno. [www.scuderiadonchisciottes.it](http://www.scuderiadonchisciottes.it)

**23 CIRCUITO MARINA GENOVA AEROPORTO**  
Incontro tra yacht, aerei e prove di regolarità organizzato dal Veteran Car Club Ligure. [www.vccligure.com](http://www.vccligure.com)

**21-23 CAROVANA DI PRIMAVERA (FC)**  
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club. Tel. 333 2823746. [www.chocesena.it](http://www.chocesena.it)

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

**28-30 LESSINIA SPORT (VR)**  
Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Valpantena. [www.rallyclubvalpantena.it](http://www.rallyclubvalpantena.it)

**28-30 RADUNO LANCIA V6 - AURELIA E FLAMINIA (VR E MN)**  
Incontro dedicato al V6 Lancia progettato dall'ing. De Virgilio, con sabato nel Veronese e domenica nel Mantovano; è possibile partecipare un solo giorno. Tel. 348 5130361.

**Aprile**

**5-6 LANCIA DELTA REGINA PER SEMPRE (TV)**  
Raduno di modello organizzato a Valdobbiadene dal Delta Club Italia. [www.persempreregina.com](http://www.persempreregina.com)

**5-6 TROFEO CITTÀ D'ERCOLE (MT)**  
Manifestazione turistica con prova di regolarità dal Museo della Sirtide in Policoro al Santuario di Anglona, organizzata dal Veteran Club Policoro (MT). Tel. 0835 973780.

**5-6 RALLY DELL'AMICIZIA (BO)**  
Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112. [www.bolognautostoriche.it](http://www.bolognautostoriche.it)

**6 COPPA DEI CASTELLI PAVESI (PV)**  
Gara di regolarità classica valida per il campionato italiano Csaì organizzata da Scuderia Black Eagles. [www.scuderiablackeagles.com](http://www.scuderiablackeagles.com)

**6 REVIVAL HISTORIC RALLY DEL PAN (RO)**  
Gara di regolarità sport, in concomitanza

con il Rally Città di Adria, organizzata dall'associazione Delta Sport. [info@delta-sport.it](mailto:info@delta-sport.it)

**6 PASSEGGIATA TURISTICA PRIMAVERILE (FC)**  
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746. [www.chocesena.it](http://www.chocesena.it)

**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](http://www.tourauto.com)

**11-12 FRANCIACORTA HISTORIC (BS)**  
Gara di regolarità classica Csaì con partenza e arrivo a Castrezzato. [www.franciacortahistoric.it](http://www.franciacortahistoric.it)

**13 LA PARABOLICA (BS)**  
Caccia al tesoro enogastronomica organizzata dal Club HRC di Montichiari (Asi). Tel. 030 9651591.

**13 TOUR TERME DEI FIORI (PT)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Kursaal Car Club. [www.kursaalcarclub.it](http://www.kursaalcarclub.it)

**13 COLLI GORIZIANI HISTORIC (GO)**  
Manifestazione di regolarità promozionale Asi organizzata dal Club Gorizia Auto Moto Storiche. [www.gasclub.it](http://www.gasclub.it). [www.colligorizianihistoric.it](http://www.colligorizianihistoric.it)

**21 PASQUETTA DI ALTRI TEMPI (BS)**  
Manifestazione turistica organizzata dal Motoclub Auto e Moto d'Epoca di Flero. Tel. 330 604124. [mcflero@gmail.com](mailto:mcflero@gmail.com)

**24-27 GRAN PREMIO TERRE DI CANOSSA (RE)**  
Un affascinante percorso tra il Po e il mare, lungo le millenarie strade dei Canossa, organizzato dalla Scuderia Tricolore. Regolarità classica Csaì. [www.gpcanossa.it](http://www.gpcanossa.it)

**25-26 CAMPAGNOLO HISTORIC (VI)**  
Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Isola Vicentina in concomitanza con il Rally Storico Campagnolo. [www.rallyclubisola.it](http://www.rallyclubisola.it). [www.trofeotregioni.it](http://www.trofeotregioni.it)

**26-27 COPPA DEGLI ETRUSCHI (VT)**  
Gara di regolarità classica valida per il campionato italiano Csaì organizzata dall'Etruria Historic Racing Club. [www.etruriahrc.it](http://www.etruriahrc.it)

**26-27 GIRO DEL LAGO DI BOLSENA (VT)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Etruria Historic Racing Club in concomitanza con la Coppa degli Etruschi. [www.etruriahrc.it](http://www.etruriahrc.it)

**27 INTERNATIONAL FIAT PARADE (VR)**  
Il Gruppo Marinai di Bardolino, Il Registro Fiat Italiano e l'Accademia Italiana Veicoli Storici organizzano l'undicesima Aduana Internazionale Fiat, l'orgoglio di possedere un'auto italiana. [www.aivs.it](http://www.aivs.it)

**SALONI E MOSTRE-SCAMBIO**

**Febbraio**

**2 MOSTRA-SCAMBIO AUTO, MOTO, RICAMBI D'EPOCA (BS)**  
Al Centro Fiera del Garda di Montichiari. [www.centrofiera.it](http://www.centrofiera.it)

**1-2 MOSTRA-SCAMBIO-PESARO**  
Per auto, moto e cicli d'epoca al Quartiere fieristico di Pesaro. Tel. 0541 731096 - 347 1844267. [mostrascambioespesaro@libero.it](mailto:mostrascambioespesaro@libero.it)

**1-2 GIOCATTOLI E MODELLI (VR)**  
Borsa-scambio di giocattoli e automobiline alla Fiera di Verona. Tel. 045 504644.

**5-9 RETROMOBILE - PARIGI (F)**  
Tra le più rinomate manifestazioni di settore d'Europa. Paris - Porte de Versailles. [www.retromobile.com](http://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](http://www.automotoretro.it)

**14-16 MOSTRA-SCAMBIO - NOVEGRO (MI)**  
Al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioniinovegro.it](http://www.parcoesposizioniinovegro.it)

**Marzo**

**2-3 MOSTRA-SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)**  
A Malpensa Fiere, per auto e moto d'epoca. [www.automotoepoca.eu](http://www.automotoepoca.eu)

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

**8-9 MOSTRA-SCAMBIO - LONIGO (VI)**  
Per auto, moto, cicli e ricambi d'epoca organizzata dalla Pro-Loco di Lonigo. [www.protonigo.it/index.php/mostra-scambio](http://www.protonigo.it/index.php/mostra-scambio)

**15-16 VALLO DELLA LUCANIA (SA)**  
Mostra-scambio per auto, moto e ricambi d'epoca, presso Fiere di Vallo organizzata da Auto Revival Club (Asi). Tel. 334 7088996. [www.fieredivallo.it](http://www.fieredivallo.it)

**22-23 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI MODENA**  
Presso zona delle feste Ponte Alto. Tel. 329 8632271. [mostrascambiomodena@libero.it](mailto:mostrascambiomodena@libero.it)

**22-23 MOSTRA-SCAMBIO - BERGAMO**  
Per auto e moto d'epoca e custom, presso Aereo Club Bergamo, Orio al Serio, con gara di accelerazione per "Vespa" e scooter. [www.bgexpo.it](http://www.bgexpo.it)

**23 MOSTRA-SCAMBIO - SANTHIÀ (VC)**  
Per auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. [www.alpimotoclub.com](http://www.alpimotoclub.com)

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

## GARE CLASSICHE

### 29 - 30 MOSTRA-SCAMBIO D'EPOCA GROSSETO

Pezzi di ricambio per auto e moto, mobili ed oggetti di antiquariato e modellismo al Centro Fiere di Braccagni, Grosseto. [www.grossetofiere.it](http://www.grossetofiere.it)

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

### 26 - 30 TECHNO-CLASSICA ESSEN (D)

La rassegna storica più importante di Germania è ai massimi livelli europei. Presenti le Case ufficiali, i preparatori, club e musei da tutta Europa. Da non perdere. [www.sihade](http://www.sihade)

## Aprile

### 5 - 6 MOSTRA-SCAMBIO REGGIO EMILIA

Rassegna organizzata dal Club Auto Moto Epoca Reggiano. Tel. 333 4388400. [www.camerclub.it](http://www.camerclub.it)

### 11 - 13 AUTO COLLECTION - NOVEGRO (MI)

Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)

## Marzo

### 1 RALLY STORICO RIVIERA LIGURE (SV)

Rally storico organizzato a Spotorno dalla Scuderia Riviera. [www.scuderiariviera.it](http://www.scuderiariviera.it)

### 7 - 8 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)

Rally storico, valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Scuderia Etruria. [www.scuderiaetruria.net](http://www.scuderiaetruria.net)

### 28 - 30 SALITA AL CASTELLO DI RADICONDOLI (SI)

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Chianti Cup Racing. [www.chianticup.it](http://www.chianticup.it)

## Aprile

### 4 - 6 SANREMO RALLY STORICO (SE)

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì ed europeo Fia, organizzato da Sanremorally. [www.sanremorally.it](http://www.sanremorally.it)

### 5 - 6 RALLY STORICO CITTÀ DI ADRIA (RO)

Rally storico organizzato dall'associazione Delta Sport. [info@delta-sport.it](mailto:info@delta-sport.it)

### 12 - 13 CAMUCIA-CORTONA (AR)

Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato

italiano, organizzata da Circolo Autostoriche Paolo Piantini. Tel. 0575 66505. [www.gareclassiche.it/camucia.htm](http://www.gareclassiche.it/camucia.htm)

### 25 - 26 RALLY STORICO CAMPAGNOLO (VI)

Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato dal Rally Club Isola Vicentina. [www.rallyclubisola.it](http://www.rallyclubisola.it)

### 25 - 27 CAPRINO-SPIAZZI (VR)

Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Verona. [www.verona.aci.it](http://www.verona.aci.it)

### 25 - 27 PERONI RACE WEEKEND 2 VALLELUNGA (RM)

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: [www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)

### 25 - 27 MUGELLO CLASSIC (FI)

Imola Classic diventa Mugello Classic: velocità in pista per auto storiche all'Autodromo del Mugello, con vari eventi (Classic Endurance Racing 1&2, Sixties' Endurance, Heritage Touring Cup, Alfa Revival Cup, Challenge Formule Storiche) organizzati dai francesi di Peter Auto. <http://peterauto.peter.fr>

### 25 - 27 CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - MUGELLO (FI)

Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

## CALENDARIO ASTE

## Febbraio

### ■ 5 RMAUCTIONS PARIGI (F)

Place Vauban. RM Auctions, [www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)

### ■ 6 BONHAMS - PARIGI (F)

Les Grandes Marques du Monde, Grand Palais. Bonhams, [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

## Marzo

### ■ 5 RMAUCTIONS AMELIA ISLAND (USA)

Con annesso concorso d'eleganza, [www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)

### ■ 8 BONHAMS - OXFORD (GB)

"Motor Cars & Automobilia", [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

### ■ 11 COYS - LONDRA (GB)

"Spring Classic", [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

### ■ 29 COYS - ESSEN (D)

"Techno Classica", [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

# Classic Club Italia

23 FEBBRAIO 2014 **Pranzo e assemblea sociale cci 2014**  
**ELEZIONE DIRETTIVO 2014/2016**  
**LA "CAVALLERIZZA" CASTELLO VISCONTEO VIGEVANO**

Il programma prevede il ritrovo nel cortile delle scuderie del castello Visconteo di Vigevano alle ore 10,30. Dopo aver parcheggiato le auto storiche, a piedi ci si avvierà nel salone della "Cavallerizza" dove alle ore 11 in seconda convocazione (la prima prevista per le ore 8,30) si terrà l'assemblea sociale aperta a tutti i soci CCI, con votazione del consiglio direttivo per gli anni 2014/2016.

**CANDIDATURE**  
Per predisporre le schede di votazione, coloro che intendono candidarsi per il direttivo dovranno segnalarlo entro il 14 febbraio 2014 alla segreteria. Si ricorda inoltre che per le votazioni ogni socio potrà disporre di un massimo di 8 deleghe scritte.

**PRANZO**  
Alle 13,00 nello stesso salone sarà servito aperitivo e pranzo. Al termine premiazioni del challenge 2013. il costo del pranzo è di 40 euro a persona (da versare in loco). Obbligatoria la prenotazione via fax o mail entro il 10 febbraio

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



# Sei un privato e vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?  
**Milano AutoClassica** ti offre la possibilità di riservare il tuo spazio coperto all'interno della manifestazione.

Per avere informazioni compila il modulo qui sotto ed invialo via fax al numero 0572 911228, oppure telefona al numero 0572 910474.

**NOME:**

**COGNOME:**

**CITTA':**

**TEL.:**

**CELL.:**

**EMAIL:**

**MARCA, MODELLO, ANNO DI PRODUZIONE:**


Inviando il form si dà espresso consenso al trattamento dei propri dati personali ai sensi del D. LGS. 196/2003. Per leggere la normativa completa sul trattamento dei dati visita il sito: [http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali\\_10](http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali_10)

MILANO  
**AUTOCLASSICA**  
 Salone del Veicolo d'Epoca

**25 / 26 / 27 Aprile 2014**  
[www.milanoautoclassica.com](http://www.milanoautoclassica.com)

follow us on: **f | t**

**fieramilano**



di Marco Di Pietro

# LA 4x4 HA UN POSTO NELLA STORIA

**F**ino a qualche anno fa l'interesse per le 4x4 storiche era limitato a pochi cultori. Da qualche tempo, invece, le fuoristrada sono entrate a pieno titolo nelle mire dei collezionisti, con conseguente aumento delle quotazioni.

Sono tre le "famiglie" che vanno per la maggiore: le Jeep, le Land Rover e un ristretto numero di modelli giapponesi. Le Jeep più ricercate, oltre alle vecchie Willys, da sempre al centro dell'interesse dei collezionisti, sono le classiche "CJ5", "CJ7" e le loro eredi "Wrangler". Per le versioni più lussuose ("Renegade" e "Laredo") le quotazioni hanno ormai superato la barriera dei 10.000 euro, con punte di quasi il doppio per gli esemplari restaurati in modo maniacale, dotati di molti accessori originali dell'epoca ed equipaggiati con i possenti motori V8.

La gamma Land Rover, antesignana del fuoristrada in Europa, è ricercata per i suoi modelli più classici, comprese le recenti "Defender", e per le più lussuose "Range Rover". Tra queste, escludendo le versioni a gasolio equipaggiate con i motori VM, che non attraggono i collezionisti, le più apprezzate sono la prima serie a tre porte (1970-

81) e l'ultima "V8 4.2 LSE" a passo lungo, sempre della prima serie, importante dal punto di vista tecnico perché è stata la prima "Range" equipaggiata di sospensioni pneumatiche. Le "LSE"

## Regina della campagna

**Sotto.** La "Range Rover" introdusse il concetto di fuoristrada elegante e confortevole. All'inizio era disponibile solo con motore V8 a benzina e carrozzeria a tre porte.



## Icona anni Ottanta

**Sopra.** La Jeep "CJ Renegade" era uno dei sogni proibiti per la maggior parte dei teenager del tempo. Motore V8, linea inconfondibile e tenuta di strada per esperti.

stanno veleggiando rapidamente verso quotazioni attorno ai 10.000 euro. Modesto, per il momento, ma interessante in prospettiva, l'interesse dei collezionisti verso le "Range Rover" seconda serie (dal 1994), ovviamente sempre soltanto con le motorizzazioni a benzina V8.

I cultori delle fuoristrada made in Japan hanno iniziato a collezionare tempo fa le Toyota "BJ" e "FJ" (in produzione dagli anni Cinquanta e importate in Italia a partire dal decennio successivo), per poi passare alla Mitsubishi "Pajero", tra le prime fuoristrada di concezione moderna (dal 1981). Per tutte quotazioni nella fascia di prezzo intorno ai 5000 euro, con punte verso i 10.000 per le Toyota più anziane. Le giapponesi 4x4 piacciono anche perché sono abbastanza facili da restaurare (quasi tutti i ricambi si trovano facilmente) e adottano una meccanica semplice e longeva. Molto interesse anche per le cosiddette "Suzukine", ovvero le "SJ" e "Santana", soprattutto in versione telonata. Prezzi attorno ai 3500 euro, ma in ascesa.

Oltre a queste tre "famiglie" da collezione, da segnalare le Mercedes "G", in produzione dal 1979, continuamente evolute dal punto di vista tecnico, con prezzi da 4-5000 euro in su (anche di molto) e con forte tendenza al rialzo; le Fiat "Campagnola" e rispettive versioni militari ("AR 51", "AR 55" e "AR 59"), con prezzi che a breve supereranno i 10.000 euro. Minore interesse, invece, per le successive "AR 76" a scocca portante, afflitte da gravi problemi di corrosione. Lo stesso problema penalizza la Rayton Fissore "Magnum", relegando questa interessante fuoristrada degli anni 80 al ruolo di Cenerentola. È quasi impossibile trovare una "Magnum" con la carrozzeria integra e il costo di un restauro supera di gran lunga il valore di mercato (fra 2 e 3000 euro). **R**

# UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 162.
- 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

### ALFA ROMEO

■ **1900 CSS**, 1954, avorio, auto restaurata, perfetta, omologazione Asi, passaporto Fiva, eventuali permuta parziali, € 180.000, visibile a Ravenna,



3337731653

■ **ALFA 75 2.0 TWIN SPARK**, 1987, grigio, interno panno grigio, perfetto stato, km 125.000, targa e documenti originali, iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**ALFETTA 2.0 GTV**, 1983, grigio metallizzato, interno in velluto, ottima

3932433623

**ALFETTA GT 1.6**, 1978, grigio indaco, conservata, originale, in ordine motore, perfetta carrozzeria, cerchi Alfa Romeo, € 6000, visibile a Torino,



3492535421

**ALFETTA I SERIE**, 1974, faggio, targhe e documenti originali, iscritta ASI, visibile a Novara, € 6000

3420847581

**SPIDER 2000**, 1989, nero, ritargata, interni neri, iniezione, in buonissimo stato, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 9500

3661991552

■ **2000 SPIDER VELOCE AMERICA**, 1980, brown chocolate, coda tronca, Asi, km 26.353, perfetta meccanica/carrozzeria/interni, vettura da importante prospettiva, € 16.500, [www.officinecruscolo.com](http://www.officinecruscolo.com), visibile a Milano,



3661134830

**SPIDER 1.3**, 1975, rosso, 1300, ottime condizioni, qualsiasi prova, visibile a Piacenza, € 10.000

0523509079

**GIULIA 1300 SUPER**, 1971, faggio, condizioni pari al nuovo, molti lavori eseguiti, meccanica perfetta, pronta all'uso, visibile a Milano, € 10.000

3398864663

**GIULIA GT JUNIOR 1300**, 1971, rosso 501, sana, ottime condizioni, sempre in box, documenti regolari, foto a disposizione, visibile a Sibari (CS),

3382340826

■ **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

■ **GIULIA SUPER 1.3**, 1971, fema da qualche anno in garage, no ruggine, funzionante, visita il sito, [www.livoolivotto.com](http://www.livoolivotto.com)



3398959948 LIVIO

**GIULIETTA SPIDER**, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**GIULIETTA SPRINT 1600**, 1963, azzurro cielo, omologata ASI, targhe nere, stesso proprietario da 20 anni, affidabilissima, ricambi, € 25.000

3334373272

■ **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**, bianco, restauro completo, targhe nere, motore nuovo, gomme nuove, targa oro, ASI, foto dei lavori fatti, € 15.000

3881936066

**GT 1600 UNIFICATA**, 1975, grigio, motore modificato, carburatori diam. 45, autobloccante, assetto, Conti, cambio corto, pompe benzina, scarico, visibile a Salerno,

3398069563

### ALPINE

**BERLINETTA 110 1600**, 1971, bianco livrea Terrosi, auto da finire di montare, passato storico, pubblicata su libro di Panarotto "Le bleus italiennes", visibile a Roma, € 72.000

3358154941

### AUDI

**A6**, 1997, grigio metallizzato, usata per le prove dimostrative in concessionaria, allestimento unico, visibile a Vercelli, € 1000

3334482341

**A8 4.2 QUATTRO TIPTRONIC**, 1996, blu scuro metallizzato, condizioni perfette, prossima storicità, accessoriata di tutto, prezzo trattabile, visibile a Pordenone, € 6000

043427605

### AUSTIN

**MINI (SEVEN)**, 1960, giallo - rosso, gruppo 1, periodo E, classe 850, preparata Giuliani, 18 cerchi, 2 motori HTP, passaporto, pronta corse, telo cover, visibile a Bari,

337297999

### 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

**SPRITE SPECIAL SPORT**, 1960, rosso, interno beige, barchetta sport corsa, molto bella e performante, rara, 1300 cc, 100 cv, ASI oro, raggi, immatricolata, perfetta in tutto, documenti ok, visibile a Siracusa, € 60.000

3392429719

### AUTOBIANCHI

**BIANCHINA**, 1965, bianco, perfetta, motore originale, uso quotidiano, visibile a Modena, € 4800

3477344414

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1966, azzurro, conservata, discreto stato, sana, motore ok, targa nera, documenti originali, iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

### BMW

**318 IS E30**, 1990, nero metallizzato, unico proprietario, km 90.000 tagliandati BMW, condizioni da concorso, iscricabile ASI, no scambi, visibile a Biella, € 4900

3355951827

**320 IS**, permuta, assieme ad Alfetta GT6 in ottime condizioni, con BMW M3 E30

3349812703

■ **Z3 COUPÉ**, 1998, argento, pelle nera, ottima, € 5500

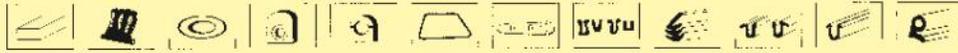
3476302136

### CHEVROLET

■ **CORVETTE STING RAY**, 5700 cc, 1976, cambio automatico revisionato l'anno scorso, ottima di tutto, selleria in pelle marrone, iscritta Asi, visita il sito, [www.livoolivotto.com](http://www.livoolivotto.com)



3398959948 LIVIO


**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)

**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

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)

■ **C10 PICKUP**, 1964, motore a sei cilindri in linea, cambio manuale, meccanicamente ottimo, iscritto Asi, visita il sito, € 12.800, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

■ **STING-RAY**, 1976, rosso, con bande bianche, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, iscritta Asi, scarichi sportivi, € 20.000, visibile a Milano,



02294 08469

**CITROËN**

**2 CV6 SPECIAL**, 1988, bianco e azzurro, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, Pietro, visibile a Nuoro, € 3500

3335387653

■ **SM MASERATI**, Type SB prima serie, 1971, vert des tropiques, conservata, carburatori, meccanica eccellente, visibile sul sito, € 30.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,

3483346409

**DAIMLER**

**SP 250 DART**, 1960, rosso, ruote raggi, soft hardtop, meccanica ok, visibile a Genova, € 28.000

3477976676

**FERRARI**

**208 GTB TURBO**, 1987, rosso, auto molto bella, gomme, e dischi nuovi, km 57.000, certificata ASI, visibile a Pisa, € 35.000

3403829033

**328 GTS**, 1989, rosso, auto perfetta, omologata ASI, ultimo modello, ABS, interni pelle nera, visibile a Palermo, € 45.000

3401432290

**512 TR**, 1992, rosso, perfette condizioni generali, km 42.000, marmitta inox, omologata ASI, visibile a Firenze, € 65.000

3383306086

■ **TESTAROSSA**, 1989, con soli km 23.500 da nuova, selleria in pelle color biscotto, ferma da qualche anno, si consiglia tagliando prima di essere rimessa in strada, visita il sito, € 40.000, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

**FIAT**

**1100 D**, 1964, grigio topo, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, km 43.000 originali, volante a destra, Pietro, visibile a Olbia, € 4000

3335387653

**1100 E**, 1949, nero, interni e carrozzeria ok, perfetta, targa nera TS, da vedere, collaudata 2014, visibile a Gorizia,

0481778623

**1100 TV**, 1954, grigio/blu, da restauro, targa originale, completo, foto via mail a richiesta, visibile a Manerba del Garda, € 7000

3420418008

**1100 TV**, 1954, blu/azzurro, targhe nere, ASI, FIVA, molto bella, gare storiche, ore serali

3339786627

■ **1100 TV FISSORE**, 1955, bordeaux, unico esemplare, conservata, buono stato, interno bordeaux, guida destra, targa nera, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**1200 CABRIOLET**, 1963, grigio scuro, auto in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, targa nera, 47.500 km, revisione 2014, € 11.800

3383098599

■ **1200 GRANLUCE**, 1960, nero/ bianco, vettura conservata, iscritta Asi, [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com), visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **124 ABARTH RALLY**, 1973, in ottime condizioni, ottima di tutto, documenti in regola, visita il sito, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

**124 ABARTH RALLY**, 1974, rossa/nero, auto gruppo 3, perfetta, mai corso dopo ultimo rialzo. Pubblicata su Ruoteclassiche Dicembre 2010, visibile a Roma, € 49.000

3358154941

■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**127 2 PORTE**, 1980, bianco, certificato ASI, perfetta, unico proprietario, visibile a Ancona, € 2100

3490740351

**131 MIRAFIORI**, 1977, marrone, visibile a Verona, € 1500

3338492073

**2300 LUSO AUTOMATIC**, 1968, bianco, meccanica rifatta completamente, carrozzeria da terminare, sana, radiata con estratto cronologico, visibile a Udine, € 4500

3493428914

**500 C**, 1951, grigio, restaurata in maniera eccelsa, targhe e documenti originali, ASI, visibile a Modena, Tratt. ris.

3208246753

**500 C BELVEDERE**, 1954, verde scuro, targhe e documenti originali, certificato ASI, interni originali, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Torino, € 7000

3394591950

**500 D**, 1964, blu avio, capote lunga, ottima, da amatore

360372850

**500 D**, 1964, bianco, vettura in ottime condizioni, targa originale, documenti originali, due soli proprietari, visibile a Trieste, € 8000

3474016485

**500 L**, 1972, bleu, auto sana, ferma in box da anni, da restauro totale, targhe nere, visibile a L'Aquila, € 1500

330655515

**500 L**, 1969, arancio, da restauro con numero di targa, più altra bianca, entrambe al prezzo di € 1450

0522600264

**500 R**, 1974, rosso, buono stato, iscritta Asi, eventuale permuta con moto o altra auto di media cilindrata, € 2800, visibile a Novi Ligure,



3358396893

**500 R**, 1975, blu, vettura conservata, come da fabbrica, in perfette condizioni, non necessita di nessun intervento, € 6500, visibile a Fucecchio (FI),



3924385309



**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

**ENNE PI** S.n.c. di Pertmer Nicolò & C. EPOCA ITALIA

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN) - Piazza 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)

**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](mailto:autodepocabergia@virgilio.it) - [www.alfabergia.com](http://www.alfabergia.com)

**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)



**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



**MASERATI BORA 4.9, 1973**, OTTIME  
 CONDIZIONI



**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



**MERCEDES 250 SL PAGODA, 1967,**  
 OTTIME 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



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973**  
 COME NUOVA



**MG TC, 1947,**  
 BUONE CONDIZIONI



**MG MIDJET, 1930, MOLTO RARA, OT-**  
 TIME CONDIZIONI ORIGINALI



**LANCIA ARDEA, 1952,**  
 CONDIZIONI DA CONCORSO,  
 TARGA NERA TORINO



**ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1958, FIA,**  
 CSAL, 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

**500 SPORT BARCHETTA**, 1947, rosso, ottime condizioni, documenti e targhe originali

3394997040

■ **508 BALILLA**, 1936, versione lusso, completa di due ruote di scorta, paraurti davanti e dietro, cassettini porta-oggetti, ecc., impianto frenante appena rifatto, visita il sito, € 17.500, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

■ **508 BALILLA**, 1935, nero/verde, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, targhe Asi, targhe nere, € 22.000, visibile a Milano,



02294 08469

**508 BALILLA**, 1935, bordeaux e nero, bellissima, tutta restaurata di meccanica e carrozzeria, visibile a Cuneo, Tratt. ris.

3297460041

**600**, 1958, acquamarina, II serie, bella, anche permutate, visibile a Bologna, € 6500

3396602298

**NUOVA 500 D TRASFORMABILE**, 1964, bianco, porte controvento, buone condizioni, visibile a Pordenone,

042779376

**124 SPORT SPIDER 1800**, 1974, rosso, completa, estratto cronologico, in avanzato stato di restauro, visibile a Treviso, € 8600

3497260352

**TIPO**, 1990, grigio, vettura in ottimo stato, iscritta Registro Fiat, solo 50.000 km reali, visibile a Monticello Brianza, € 1000

3387012942

■ **TOPOLINO MODELLO A**, 1947, nero, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, targhe nere, restauro completo, € 15.000, visibile a Milano,



0229408469

**UNO TURBO I.E.**, 1991, nero, MK 2, iscritta ASI, Novitec, cerchi 15", [www.mdvracing.it](http://www.mdvracing.it), visibile a Chieti, € 7000

3891158815

**FORD GERMANIA**

**ESCORT RS 2000**, 1993, blu, Asi, motore/esterni/interni ottimi, tetto, vetri elettrici, vari lavori, km 92.000, un proprietario, sempre in garage, € 4000, visibile a Mentana (RM),



3805420683

**FORD USA**

■ **A PHAETON**, 1928, a quattro posti, vettura in ordine, restaurata in Inghilterra qualche anno fa, meccanicamente ottima, visita il sito, € 19.500, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

**HONDA**

■ **S 800 COUPÉ**, 1970, rosso, rara e conservata, ottime condizioni, incluso trasporto, visibile sul sito, € 18.000, [www.officineciscudlo.com](http://www.officineciscudlo.com), visibile a Napoli,

0812303373

**JAGUAR**

**E TYPE 4200 COUPÉ**, 1969, regency red, conservata, in ottime condizioni originali, omologata ASI, targa oro, affarone, € 28.000

360488678

**E TYPE COUPÉ**, 1967, nero, serie 1 e 1/2, vettura in fase di restauro totale, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**E TYPE ROADSTER I SERIE 3.8**, 1963, giallo, vettura completamente restaurata, omologata Asi Targa Oro, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**E-TYPE FLAT FLOOR**, 1961, nero, restaurata, targa originale, roadster, matching numbers, da privato, visibile a Como, € 140.000

031240063

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**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

**CRONOMETRO DA GARA**  
per prove di regolarità

**450€**  
Iva inclusa

Consigliato da **regolink.com**  
il motore cronometro della regolarità

**Acquistalo ONLINE**

[www.zerotimes.eu](http://www.zerotimes.eu)

**MUSSO GOMME**  
pneumatici per vetture e moto da collezione

**DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA**

**AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE**

**DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO**

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**MICHELIN**

**Firestone** **DUNLOP** **Goodrich**  
WAYMASTER VINTAGE RACING EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino  
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965  
[www.mussogomme.it](http://www.mussogomme.it) - [info@mussogomme.it](mailto:info@mussogomme.it)

**SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA**

**Il Specialista della 2CV - MEHARI**

**DAVID AUTO Srl**

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

Distributore in ITALIA

**DAVID AUTO Srl** **Tel. : 02 98 270 436**  
Viale Lombardia 14/16 **Fax. : 02 98 270 455**  
20070 Dresano (MI) **Email : info@davidauto.it**

**45 anni al servizio dei appassionati**

**Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS**  
[www.2cvclub.it](http://www.2cvclub.it)

**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 Stori-**che, 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 Stori-**che [info@tasclub.it](mailto:info@tasclub.it)

**PRENOTAZIONE ALBERGHI AGENZIA PUNTO NEL MONDO**  
tel. 06 21808000 fax 06 21808005  
[info@puntoneimondo.it](mailto:info@puntoneimondo.it)

Arco Assicurazioni srl  
Via Strada 2 - 00187 Roma  
Tel. 06 80942111 Fax. 06 80942112

**PortaPortese**  
MOTORI MOTO BRATTI

**FM 2CV MEHARI CLUB CASSIS**

**La più grande MostraScambio del Centrosud nel più grande Ippodromo d'Italia**  
Info: 328.7867721 333.6175244 [www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.it)

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blue, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu. Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**XK 120 OTS SE**, 1952, nero patina, numeri ok, motore km 0, targhe nere, ASI oro, FIVA, permuto con Corvette C2 coupé manuale o Facel Vega coupé, visibile in Emilia Romagna

3386215297

**XK 140 DHC**, 1954, maroon, quasi completa, restauro avanzato, visibile a Roma, € 34.000

336925590

**LANCIA**

**2000 COUPÉ HF**, 1972, amaranto (bordeaux), interni skai neri, autoradio, ottime condizioni, visibile su appuntamento, visibile a Roma, € 11.000

3492736649

**APPIA III SERIE**, nero, anni 60, veicolo radiato, solo uso ricambi, cattive condizioni, anche a pezzi, ore serali, € 1000

3402908563

**APPIA I SERIE**, 1955, grigio chiaro, targhe originali, guida sinistra, ottima, motore, cambio, freni e frizione rifatto, km 1500, eventuale trasporto in Italia, visibile a Soverato, € 8500

3294047971

**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

**AURELIA B20**, 1951, amaranto, I serie, ASI, targhe originali, autoradio, condizioni da concorso, prestigiosa, prezzo adeguato, visibile a Milano,

3397080407

■ **BETA MONTECARLO SPIDER**, 1973, con solo km 45.000 da nuova, ottima di tutto, appena tagliandata e revisionata, gomme nuove, molto bella, visita il sito, € 11.000, www.livioolivotto.com



3398959948 LIVIO

**DELTA 1300 LX**, 1990, bordeaux, km 70.000, conservata, revisionata, iscritta ASI, visibile a Mantova, € 1400

3355315434

**DELTA EVOLUZIONE**, 1992, rosso, ASI, registro storico Lancia, distribuzione, gomme, freni e cerchi nuovi, pelle, clima, ABS, visibile a Padova, € 28.500

3387666733

**FLAVIA**, grigio Lancia, buono stato, servosterzo, aria condizionata, tutta originale, visibile a Roma,

393338228461

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

335283707

**FLAVIA BERLINA**, 1963, argento, bella, funzionante e revisionata, targhe originali Torino, interno ottimo, problemi al cruscotto, visibile a Torino, € 4900

3474076484

**FULVIA COUPÉ 3**, 1973, blu Lancia, ottimo stato, originale, cerchi Cromodora, meccanica perfetta, pronta per uso giornaliero

3391700501

**FULVIA COUPÉ II S**, 1974, bianco Saratoga, ottima meccanica e carrozzeria, bollata, revisionata, fondi buoni, targhe nere, sempre in box, visibile a Catania, € 7000

3476816273

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1600 HF FANALONE**, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata ASI targa oro, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

**FULVIA GT**, 1969, verde Ostenda, targa originale, conservata, motore da revisionare, ore serali, visibile a Perugia,

3356509678

**FULVIA II SERIE**, 1972, crema, 5 marce, originale, restauro conservativo, motore nuovo, affidabile, € 4200, visibile a Torino,



3923185125

**FULVIA II SERIE**, 02/1972, bordeaux, km 109.000, condizioni buone, iscritta Registro Lancia e Classic Car Club Italia, visibile a Mantova, € 3500

3349810888

**THEMA TURBO 2.0 IE**, 1986, bronzo, interni alcantara, clima, originale, ABS, come nuova, pochi km, libro uso manutenzione, se interessa trattativa dopo visione, visibile a Limbiate (MI),

3398560781



# Automobili Masera & Bacelliere



## " Auto d'Epoca e di Interesse Storico "

Via Marconi, 92 Cassano Magnago (VA) - Tel. 0331 201163

www.masera-bacelliere.it - r.bacelliere@masera-bacelliere.it info line: Raffaele Bacelliere 335 5846559



Ferrari 355 Challenge, anno 1995



Lancia Flaminia Coupé Pininfarina, anno 1960



Maserati Indy, anno 1969



Fiat 1200 Spider anno 1960



Lancia Fulvia 1300, anno 1974



Fiat 124 Spider, anno 1969



Ferrari 456 GT, anno 1996



Fiat 130 Coupé, anno 1973

Disponiamo inoltre delle seguenti vetture: Alfa Romeo Giulietta anno 1983 • Ferrari 208 G.T.B. 4 • A112 Abarth anno 1980 • Mercedes anni '60, '62, '63 • Taxi londinese anno 1984 • Mini Morris station wagon anno 1980 • Citroen GX station wagon anno 1972 • Triumph spitfire anno 1974 • Audi 100 coupé anno 1972 • Fiat 600 anno 1965 • Suzuki santana anno 1987 • Fiat 600 anno 1964 • Mercedes 220SE anno 1963 • Fiat 130 coupé anno 1973 di colore bordeaux • Ferrari 485 GT anno 1996 colore argento metallizzato • Mercedes 220 D8 Limousine

Saremo presenti al Lingotto Fiere di Torino per l'Automotoretrò il 7/8/9 febbraio con lo stand Masera e Bacelliere!

### I nostri servizi:

- Deposito auto d'epoca
- Ritiro e consegna della tua auto a domicilio con nostro autista ed autocarro adibito a trasporto vetture.
- Con 24 ore di preavviso prepariamo l'auto pronta all'uso: messa in moto/lavaggio/consegna alla destinazione desiderata.

Per informazioni e preventivi vai sul nostro sito:

www.masera-bacelliere.com - e-mail: r.bacelliere@masera-bacelliere.it - Telefono: 0331.757221



## 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.



SERBATOIO CARBURANTE XK120



SERBATOIO CARBURANTE XK140



SERBATOIO CARBURANTE E TYPE 3,8



SERBATOIO CARBURANTE XJ



**GMA sas di Gallorini Marco**

via Riviera, 39 - 27100 Pavia  
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756  
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

**VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO**

**LOTUS**

■ **ELAN S3 SPIDER**, 1969, giallo, vernice, capote, ruote e gomme nuove, att. ASI, meccanica conservata, si valuta eventuale permuta, visibile a Rimini, € 25.000

3382634301

**MASERATI**

■ **BITURBO 420 I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188 CV, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**MERCEDES**

■ **230 SL "PAGODA"**, 1966, vettura da restaurare, completa e funzionante, con tetto rigido e capottina in tela, cambio manuale, visita il sito, www.livioolivotto.com



3398959948 LIVIO

■ **230 SL "PAGODA"**, 1967, rosso, da restauro, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **300 CE**, 1988, bianco, auto in perfette condizioni generali, gomme nuove, dischi in lega, lettore CD, Asi, revisionata, € 5500



3473556921

■ **300 SL**, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997,

www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**MG**

■ **A 1500 ROADSTER**, 1956, vettura da restaurare, completa e funzionante, motore originale, eleggibile Mille Miglia, con cerchi a raggi e portapacchi, visita il sito, € 14.500, www.livioolivotto.com



3398959948 LIVIO

■ **A 1600 ROADSTER**, 1960, rosso, cerchi a raggi, meccanica e carrozzeria perfetti, da amatori, visiti il sito, € 30.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



0812303373

■ **A 1600 ROADSTER**, rosso, auto restaurata professionalmente, foto restauro, da vetrina, interni beige, raggi, ASI oro, visibile a Roma, € 32.000

335299435

■ **A ROADSTER**, 1959, avorio, auto in condizioni eccellenti, guida a destra, ruote a raggi, volante Motolita, vendo per inutilizzo, prezzo trattabile, visibile a Calcinato (BS), € 27.000

3395893006

■ **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

■ **PA ROADSTER**, 1934, bianco, restaurata, ottima, interno marrone, guida destra, ruote a raggi, Asi, Csai, 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

■ **TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **TF**, 1954, nero, stupenda, Asi Targa Oro, accessoriata, permuta con auto di mio gradimento, visibile a Genova,



3355604632



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

# 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, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)  
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: [info@galvanica-spino.it](mailto:info@galvanica-spino.it) [www.galvanica-spino.it](http://www.galvanica-spino.it)

## F.S. Felice Service

Quality Service

# RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI



HERITAGE MOTOR CENTRE

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

PREZZI SENZA CONFRONTI!!!

HERITAGE MOTOR CENTRE

Siamo Presenti nelle migliori Fiore del Settore

Via Circum-Esterna n. 85 - 80019 Quiliano (NA)  
E-mail: [info@feliceservice.com](mailto:info@feliceservice.com)

Tel. 081.819.69.67 - Fax 081.819.30.77  
Site: <http://www.feliceservice.com>



## INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.

### MAIELI

Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
Tel.: 0376 - 695105  
Fax: 0376 - 695300  
e-mail: [maieli@inwind.it](mailto:maieli@inwind.it)  
[www.interniautomaieli.com](http://www.interniautomaieli.com)

## F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornogliana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/6868718 - 0336/669363



**Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955**

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

[www.deminici.it](http://www.deminici.it)  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

# AUTO STORICHE

di CARLO GRITTI MORLACCHI

 <p>ALFA ROMEO 2000 GT ANNO 1972 RESTAURO COMPLETO, PERFETTA, MOTORE FANTASTICO, VELOCISSIMA, COLORE PARTICOLARE, TARGHE NUOVE, IN QUANTO PROVENIENZA SVEDESE, EURO 26.000.</p>	 <p>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</p>	 <p>MASERATI 4 PORTE ANNO 1966 ASI, RESTAURO CONSERVATIVO, INTERNI I SUOI ORIGINALI, IN OTTIME CONDIZIONI, MOTORE REVISIONATO, PERFETTA, EURO 65.000</p>	 <p>ALFA ROMEO GT 1600 VELOCE ANNO 1966 COMPLETAMENTE RESTAURATA CON GARANZIA UN ANNO, ISCRITTA ASI E NUOVA IMMATRICOLAZIONE, EURO 30.000</p>	 <p>CITROEN BREAK 1900 ID VERSIONE COMMERCIALE, PERFETTAMENTE E COMPLETAMENTE RESTAURATA, COME NUOVA, ISCRITTA ASI, EURO 32.000</p>
 <p>CITROEN MEHARI ANNO 1980, ISCRITTA ASI, RESTAURO COMPLETO, COME NUOVA, EURO 1500 TRATTABILI.</p>	 <p>MASERATI MISTRAL 4000 ANNO 1966 RESTAURO CONSERVATIVO, MECCANICA REVISIONATA, TUTTO OK, DA ISCRIVERE ALL'ASI, TRATTATIVE RISERVATE</p>	 <p>AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE ANNO 1960 TARGHE ORIGINALI COMPLETAMENTE RESTAURATA EURO 17.900</p>	 <p>MGB 3ª SERIE GUIDA A DESTRA, MECCANICA MOLTO BUONA, ANNO 1974, COLORE ORIGINALE EURO 12.000</p>	 <p>MERCEDES 320 SL 2+2 BLU SCURO INTERNO TABACCO, HARD TOP KM 98000, LIBRETTO TAGLIANDI, ANNO 1993 ISCRITTA ASI, BELLISSIMA! IMPIANTO A GPL DI ULTIMA GENERAZIONE: EURO 15.000 NON TRATTABILI</p>

**WWW.AUTOSTORICHE.NET**  
info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890

**MORGAN**

■ **4/4**, 1965, blu, a due posti, ottima di tutto, ricca di accessori, selleria in pelle nera, molto bella, visita il sito, € 28.500, [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com)



3398959948 LIVIO

■ **4/4 1600**, 1992, b.r. green, due posti, guida italiana, km 40.000, stupenda, € 35.800

3476302136

**MORRIS**

**TRAVELLER**, bianco, legni restaurati con sostituzione pezzi, impianto freni nuovo, revisione valida fino al 2015, ricambi, visibile a Bergamo, € 6000

3383168699

**TRAVELLER 1300**, 1973, yellow gold, condizioni originali, da 35 anni stesso proprietario, ricambi, revisionata, gancio traino, € 3500, visibile a Firenze,



3339860345

**PEUGEOT**

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**PORSCHE**

**3000 CARRERA TARGA**, 1976, bianco, auto in condizioni da concorso, tutto revisionato, ASI, visibile a Messina, € 30.000

3406537732

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc, fendinebbia, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **911 (964) CABRIOLET**, 1990, rosso, Carrera 2, cambio manuale, iscritta Asi, [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com), visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**912**, 1966, rosso, meccanica revisionata, lamierati nuovi, documenti ok, targhe nere, cerchi Fuchs, con ricambi, visibile a Treviso,

3489996402

**924 5 MARCE**, 1981, canna di fucile, omologata ASI oro, gommata, ottima per regolarità, vendo o scambio con piccolo fuoristrada, visibile a Bologna, € 5800

3337411675

**911 (993) BITURBO**, 1995, nero, tenuta a nuovo da vero amatore, prezzo non trattabile, visibile a Treviso, € 79.000

3394338721

**911 CARRERA 3200**, 1985, rosso, vettura impeccabile, tenuta gelosamente in garage, coupé con tettino elettrico, clima, cerchi Fuchs, visibile a Roma, € 30.000

3395388334

**RENAULT**

**5 TL**, 1983, grigio metallizzato, uniproprietario, 55.000 km reali, vettura come nuova, da uso quotidiano, sempre box, targa originale, visibile a Porretta Terme, € 2200

328753321

**6**, 1977, oro, auto completamente originale e mai restaurata, in buone condizioni generali, due soli proprietari, usata giornalmente da persona anziana, Asi, revisioanta, buona capacità di carico, divertente e riposante nella guida, rara, € 2400, visibile a Lucca,



3473556921

**ROLLS-ROYCE**

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

**SILVER WRAITH SEDAN**, 1951, nero/amaranto, perfettamente conservata, ASI, anche permuto, visibile a Brescia, € 65.000

3484796030

**ROVER**

**214 IE CABRIOLET**, 1996, blu, motore messo a nuovo, ha percorso 45.000 km, documentabile, revisione valida fino al 30 aprile 2014, € 2200

3473325790

**SIMCA**

**RALLYE 2**, 1974, verde acido, pronta corse GR. 1, motore con pochissime gare, immatricolata, targhe nere, numerosi ricambi, visibile a Milano, € 335385622

**SUNBEAM**

■ **ALPINE IV SERIE ROADSTER**, 1965, argento, omologata Asi, stupenda e perfetta, incluso trasporto, visibile sul sito, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), € 18.000, visibile a Napoli,



3483346409

**TALBOT**

**SUNBEAM LOTUS**, 1981, nero, vettura stradale completamente originale, buone condizioni, visibile su appuntamento, visibile a Bologna, € 10.000

3295606269

**TRIUMPH**

**MK III**, 1968, verde, targhe originali, ruote a raggi, ottime condizioni, targa oro ASI, visibile a Lucca, € 14.000

3487343268

**ROADSTER**, 1947, bianco, ASI, 1800 cc, ottima. [cosedellanonna@virgilio.it](mailto:cosedellanonna@virgilio.it), visibile a Brescia, € 29.000

030361017 - 3388533066

■ **SPITFIRE MK IV**, 1974, verde, 1300 cc, 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

■ **TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordeaux, capote beige, ruote raggi iscritta Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **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

**VOLKSWAGEN**

**GOLF CABRIO 1600 KARMANN**, 1970, blu metallizzato, completamente originale, meccanica revisionata, ottime condizioni, scambio anche con Matra-Simca Bagheera, € 4500, visibile a Volterra (PI),



3357826907

*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

MOSS Triumph MG Austin Healey  
Jaguar JF MC PENRITE Mercedes

E-mail: [brgmoss@libero.it](mailto:brgmoss@libero.it)

Vo 1° Maggio N° 60 - 25038 ROVAIO (BS) - Tel. 030/7700291 - 7703541 - Fax 030/7703490

*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](mailto: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

# 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

**MAGGIOLINO**, 1972, bianco panna, bellissimo, 1200 cc, vetro piatto, conservato, ottime condizioni, riverniciato, targhe originali, visibile a Napoli, € 8000

3737399515

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box più pulmino Transporter a 9 posti con documenti

3389369456

**VOLVO**

■ **262 C BERTONE**, 1979, grigio, mai verniciata, km 40.000, Asi, pari al nuovo, targhe e documenti originali, € 13.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,

3483346409

■ **PV 444**, 1953, bordeaux, completamente originale e conservata, perfetta in tutto, visibile sul sito, € 18.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



0812303373

**VENDO MOTO**

**BMW**

**R80 ST**, 1983, rosso metallizzato, perfettamente conservata, ASI, accessoriata, km 40.000. Invio foto via mail, visibile a Bologna, € 5000

3383493666

**BSA**

**A65 FS FIREBIRD SCRAMBLER**, 1971, bronzo metallizzato, originale, perfetta, omologata ASI, 25.000 km, targa e libretto verde italiani, no permuta, visibile a Lecce, € 6200

3294252338

**LAVERDA**

**98 SPORT**, rosso, motociclo smontato, ottimo, visibile a Torino, € 500

3383146038

**MOTO GUZZI**

■ **EGRETTA**, 1939, in ottime condizioni, restaurata, motore nuovo, visita il sito, € 9800, www.livioolivotto.com



339895948 LIVIO

**LE MANS III**, 1982, rosso-nero, perfetta, qualsiasi prova, cambio denti dritti, vendo o scambio con Fiat 500 D/N, visibile in Toscana,

3479375856

**PIAGGIO**

■ **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 GS**, 1958, originale, come nuova, motore nuovo e altro, perfetta, FMI, visibile a Mantova,

0376819279

**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, € 3500 non trattabili, visibile a Castano Primo (MI),

3386631707

**ROYAL ENFIELD**

**350 CC**, 1963, nero, FMI, in ottime condizioni, tutta originale, da vero amatore, visibile a Brescia, € 7000

3661991552

**SUZUKI**

**GSF 400 BANDIT**, 1990, blu/grigio, ottimo stato, iscritta ASI, km 56.000, conservata bene e ben funzionante, completa, visibile a Imperia, € 1600

3385978331

**VENDO VARIE**

■ Ciclomotori, in blocco Motom 1951, Velo Solex, Aquilotto, al miglior acquirente

3389369456

**AUTORADIO D'EPOCA**, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

**BICICLETTA TEDESCA "TORPEDO"**, 1937, nero, originale, perfetta, molto bella, prezzo non trattabile, € 500

3406432652



**15ÈME CONCOURS D'ÉLÉGANCE  
TROFEO SALVAROLA TERME  
15\_16 MARZO 2014**

IN COLLABORAZIONE CON IL MUSEO FERRARI

*Riservato a vetture prodotte fino al 1975. Aperto a tutti i Marchi  
Special Guest 2014: Bugatti*



Per info e iscrizioni: [info@hoteltermesalvarola.it](mailto:info@hoteltermesalvarola.it) - tel. 0536 871788 - Loc. Salvarola Terme, sulle colline di Sassuolo a 10 minuti da Maranello



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. Inscrivibile 1000 miglia. Una delle prime prodotte. Telaio B24S-1259. Matching Numbers. ASI Targa Oro. Vettura in restauro totale di carrozzeria, meccanica, seteria e cromature da artigiani altamente specializzati su vetture Lancia Aurelia. ECCELSA



ANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, 02/1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe originali (PA 18...), Matching Numbers. Iscrivibile. RESTAURO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970. Cambio automatico. Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Predisposti Marrone. Tetto apribile elettrico. Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali. Meccanica recentemente revisionata. Totalmente originale. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI. PERFETTA.



LANCIA FULVIA COUPE' RALVIE 1.3 1ª SERIE LEVA LUNGA 1.298cc TIPO 818.330, 03/1968. Bianco Saratoga, Interni Sky nero. Matching Numbers. Targhe (PG 21...) e documenti originali. 2 soli proprietari. RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.



TRIUMPH TR3 B, 01/1962. 28.554 Miglia. Cerchi a raggi cromati, Capote in tessuto nero. Matching Numbers. Iscrivibile e Omologata ASI 3° Grado Targa Oro. RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI.



A.R. 1600 JUNIOR ZAGATO TIPO 115.24, 12/1972. Interni in Tessuto Sky nero. Portellone posteriore elettrico. Perfettamente conservata in condizioni immacolate. Targhe originali (TV 41...). Matching Numbers. Iscrivibile Registro Storico Zagato Car Club. MANICALE



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° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI



A.R. SPIDER 2.0 I.E. IV SERIE, 05/1992. Km. 71.322 originali. Autoradio con antenna elettrica. Capote nero, 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 90 anni appartenuta alla stessa famiglia. Vettura ideale per manifestazioni importanti di regolarità in quanto catalogata con coefficiente bassissimo. RARISSIMA



PINNAFARINA SPIDER EUROPA, 01/1983, Km. 53.811. Alzacristalli elettrici, Interni in SKY nero. Documenti originali. Italiana da sempre. ISCRITTA ASI. ECCELSA. 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 MANICALE



MERCEDES BENZ 200 CE W124, 05/1993. Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega. Targhe e documenti originali (RE 69...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. ISCRITTA ASI. PERFETTA. COME NUOVA.



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV FALDACH, 01/1954. Autoradio AM/FM, Tetto Apribile, Interno tessuto Beige. Doppie chiavi. Matching Numbers. RESTAURO TOTALE MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE



FIAT 600 D 100 D "750 CAPRERA" 1ª 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 1ª 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 1ª 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 AAS. PERFETTA



BMW 2002 TI FARI POSTERIORI TONDI, 03/1973. Autoradio GRUNDING, Interni in similpelle e stoffa blu, Targhe e documenti originali (CO). Restoro totale e manicale. SUPERPREZZO



MASERATI BITURBO 1ª 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, Iscrivibile ASI. PERFETTA



A.R. GIULIETTA 1.3 1ª 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 1ª SERIE, 06/1981. SUPERPREZZO



FIAT 1100 103E "OMOLOGATA ASI", 03/1957. Un solo proprietario. Fendinebbia Marshall originali. Pannelli Blu avio. Laminierati Intarsi. Matching Numbers. OMOLOGATA ASI, ECCELSA



A.R. GIULIETTA L 1.3 2ª 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 1ª SERIE, 07/1986. Tagliandi ufficiali Alfa Romeo. Frizione nuova. Targhe (MS), documenti e doppie chiavi originali. ULTRA PERFETTA. ISCRITTA RIAR



A.R. ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1ª SERIE, 12/1973, Km. 76.473. Targhe (TO K...) e documenti originali. Uso e manutenzione, libro dei tagliandi e chiavi originali, La più originale in vendita. ISCRITTA ASI. COME NUOVA



BMW 315 E21, 03/1981. Autoradio dell'epoca, Interni in vellutino ripato grigio. Targhe (TO Y6...) e documenti originali dell'epoca. Matching Numbers. ISCRITTA ASI

**NUOVA APERTURA TORINO - Show Room e Vendita: Moncalieri (TO) - Strada Genova, 299**  
infoto@silvauto.it - TEL. 011.6470370 - FAX. 011.6470112

**VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO: WWW.SILVAUTO.IT**

**BOX**, 1991, a Milano Via Rossetti, 5 mt 5 x 2,50, custodito, vicino a scala ed ascensore, € 25.000, visibile a Milano,  
3391471300

**CALESSE ORLANDI**, 1935, azzurro/rosso, in vimini, seduta imbottita, finimenti e lanterne a petrolio in ottone, sempre garage, € 3500  
3392575924

**CERCHI BORRANI**, 1966, grigio, in ferro, ruote a raggi 145 13, ex Siata, borchie marchi originali, bulloni testa rotonda, cromati, belli, visibili a La-Thuille, Tratt. ris.  
3473555402

**DEPLIANT**, e foto d'epoca, Isotta Fraschini, Lancia, Porsche, Lamborghini e altre marche, giovanni.lairdi@gmail.com  
3774333028

**FASCE BIANCHE PER PNEUMATICI**, marca Atlas, applicabili ai fianchi degli pneumatici, effetto estetico bellissimo, € 60  
3356507707

**GO KART**, 1990-2005, Birel, Tonikart, Vankart, vari colori, funzionanti e tenuti bene, prezzo cadauno, visibili a Verona, € 700  
3460287022

**LIBRI FERRARI**, "Le briglie del successo '70", "Il sceniffo", 1 edizione, dépliant Dino 308 GT4, visibili a Livorno,  
3336000261

**PER ALFA ROMEO**, 1970, Giulia Gt, treno cerchi lega BWA 6x14 a 4 braccia verniciati € 350, da riverniciare € 300, treno Stilauto stella € 400, treno millerighe 5,5x13 € 250, treno a stella 6x14 attacco 4x98 € 350, treno ferro 5,5x14, 4x108 € 200, treno ferro 4,5x15, 4x108 € 200  
3393205230

**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, motori 1315, 102, 106, 112, 536, 548, cerchi metallo e lega  
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 alzavetro, 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**, Alfetta GTV6, motore funzionante  
3349812703

**PER ALFA ROMEO**, 1963-1964, Giulia TI 1.6, sedile anteriore unico e posteriori, buoni ma da sistemare, più pannelli porta in plastica  
3494726359

**PER ALFA ROMEO**, 1963-1976, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria e volanti  
3381500621

**PER ALFA ROMEO**, GT Junior, anni 70, 4 cerchi lega OZ 13" per 185, telefonare ore 20  
029625879

**PER AUSTIN E MG**, Frogeye e Midget 948 cc, cambi smontati con ingranaggi, usati buoni e nuovi, di difficile reperibilità, altri particolari strumenti Smiths Jeager, cofano metallico pronto per verniciatura, interno completo nero nuovo, grill Frog da ricomare, consulenze  
3389293272

**PER CITROËN**, DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, visibili a Milano,  
3474417703

**PER FERRARI**, Annuario 1965, album "Le Ferrari", editrice L'Automobile, 1966, medaglia Mille Miglia 1952, visibili a Roma,  
3385942935

**PER FIAT**, 1982, 127 3a serie, motore e cambio in ottime condizioni, 80.000 km percorsi circa, visibile a Treviso, € 350  
3396994058

**PER FIAT**, 128 500 D-F-L, 600, 124 I serie e Alfa Romeo 1750 I serie berlina, ricambi vari, visibili a Pordenone,  
042779376

**PER FIAT**, 128 Special, ricambi originali d'epoca di carrozzeria, meccanica e parte elettrica  
3283787456

**PER FIAT**, 500/126 ricambi vari, singolarmente o in blocco, prezzo da realizzo  
3291332341

**PER LANCIA**, Fulvia Coupé, Berlina e Zagato, particolari di ogni genere, originali, visibili a Arezzo,  
3391700501

**PER LANCIA**, Fulvia Coupé I serie, volante in mogano, perfettamente restaurato, pari al nuovo, visibile a Pescara, € 240  
330431411

**PER LAND ROVER**, 1970/1980, Serie 3, parti di ricambio usate e ricondizionate. rabaraz@tiscali.it, visibile a Milano,  
3482210605

**PER LAVERDA**, 750, libretto uso e manutenzione, parti di ricambio, edizione dicembre 1973, € 50  
3881936066

# MOTOR-EXPO

auto - moto *Classic*

# VICENZA Fiera

# MOSTRA-SCAMBIO

## 29-30

## MARZO

## 2014



**AUTO - MOTO - CICLI**

**RICAMBI D'EPOCA**

**MODELLISMO - EDITORIA**

**DOCUMENTAZIONI**

**Info: 348.4154649 - 348.4154659 Prenotazioni: Fax 0444.597045**




www.graficheseriemme.it



**AUSTIN HEALEY 3000 MK I**  
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE



**CHEVROLET CORVETTE C1** - ANNO 1961  
STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI  
CAMBIO MANUALE



**PORSCHE 911 2.4 T/E**  
ANNO 1972 - TAPPO OLIO ESTERNO  
MOTORE 911 2.4 S - TARGHE ITALIANE - ASI



**JAGUAR XK 120 CABRIOLET**  
ANNO 1954 - RESTAURATA - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE



**LOTUS EXIGE**  
ANNO 2001 - CONDIZIONI DA MUSEO - EX ARTURO MERZARIO - PRONTA CORSE - TARGATA

**auto**  
classic

C.so Savona 50/1

Moncalieri (TO)

Tel. 011/644119

Fax 011/644739



**LOTUS MERCURY**  
ANNO 1962 - IMPORTANTE PALMARES - PRONTA CORSE



**CITROEN SM MASERATI**  
ANNO 1973 - STORIA CONOSCIUTA  
CONDIZIONI ORIGINALI



**JAGUAR MK5 DHC**  
ANNO 1950 - PROVENIENTE DA MUSEO - GUIDA A SINISTRA

SIAMO PRESENTI A  
**AUTOMOTORETRO**  
TORINO 7/8/9 FEBBRAIO



**ISO RIVOLTA IR 300**  
ANNO 1965 - CONDIZIONI ORIGINALI - TARGHE ORIGINALI



**NARDI 750 VIGNALE**  
ANNO 1956 - EX SALONE DI TORINO 1956  
DA RESTAURARE TARGHE ORIGINALI  
PER MILLE MIGLIA



**MGB ROADSTER**  
ANNO 1967 - BUONE CONDIZIONI  
TARGHE E GUIDA INGLESI



**MUSTANG FASTBACK SHELBY** ANNO 1965  
PREPARAZIONE SHELBY 1966  
COMPLETA DA RESTAURARE



**FIAT 500 MARE**  
ANNO 1970 - RESTAURO TOTALE  
TARGHE ORIGINALI



**FIAT 500 MORETTI**  
ANNO 1966 - MOLTO RARA  
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



**FIAT BERLINETTA 1100 SUPERLEGGERA VIGNALE** - ANNO 1948  
DA RESTAURARE



**GOGGOMOBIL GLAS 250** - ANNO 1965  
CONSERVATA IN CONDIZIONI ORIGINALI



**FERRARI 308 GTS** ANNO 1978  
PRIMA SERIE - CONSERVATA ORIGINALE



**MASERATI 222** - ANNO 1989 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - OMOLOGATA ASI TARGA ORO



**LANCIA FULVIA RALLY 1.3** - ANNO 1969  
BUONE CONDIZIONI - MECCANICA DA REVISIONARE - TARGHE ORIGINALI



**FIAT DINO 2000 COUPE** - ANNO 1968  
COMPLETA DA RESTAURARE  
TARGHE FRANCESI

**PER LAVERDA**, 98 cc, motore completo Athos Martina, visibile a Torino, € 200

3383146038

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

**PER PORSCHE**, 1984, 3.3 Turbo 930, motore completo con 29.000 km, originale, da nuovo, mai aperto, completo di tutto, visibile a Roma, € 10.000

3483850176

**PER PORSCHE**, 356 pre-A e Atl, 2 sedili anteriori in ottimo stato e completi, visibili a Piacenza, € 2100

3394070270

**PER PORSCHE**, 1976-1989, 911, set di cerchi Fuchs, 8x16 e 7x16, restaurati, perfetti, visibile a Reggio Emilia, € 2500

3936930133

**PER PORSCHE**, 1970/1980, RSR Turbo 3.3, ala posteriore, pinze grandi Turbo, motore 3.3 turbo completo, serbatoio, cerchi Campagnolo originali, prezzo adeguato, visibili a Roma,

3483850176

**PER TRIUMPH**, TR6, hardtop nero originale, anni 70 (€ 400) e collettore di aspirazione per 2 carburatori (€ 200), visibili a Nove (VI),

3493686823

**RIVISTE "RUOTECLASSICHE"**, 1995-2004, raccolta completa, con raccoglitori, € 300

3358099484

### COMPRO AUTO

**AUTO D'EPOCA**, diretto o conto esposizione, massima serietà

3357080614

### FIAT

**TIPO TDS**, 1988, possibilmente grigio quarzo, originale, pochi km. Luigi

3498185557

### LANCIA

**ARDEA**, da restaurare, in qualsiasi condizione

3498067705

**DELTA HF 1600 I.E. TURBO**, 1991/1992, bianco, grigio, rosso, eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata. Pagamento in contanti

3398400771

### VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15)**, 1961-1963, 6 volt, colore indifferente, prezzo coerente. acuanadre@libero.it, a Parma

3388641668

### COMPRO VARIE

**CERCHI RUOTA ACCIAIO**, 5"x10" marca Albarelli per Fiat 500, permuta con vari cerchi Fiat, Mini, Renault, visibili a Treviso,

3312294300

**MODELLISMO**, Schuco Opel Insignia OPC, Opel Insignia Tourer OPC, Spark Catheram F1 2012, Spark Zonda Roadster 2009, Carlo

3664884730

**MODELLISMO**, trenini, macchinine, giochi in latta Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Schuco etc.

3466800367

**PER ALFA ROMEO**, 1966/1968, Giulia GT 1.3 Junior, dépliant/prospetto piccolo pieghevole da 8 pagine, originale in italiano, quello con in copertina GT rossa vista lato sinistro

3404839620

**PER GILERA**, 1970, 124 5V, portapacchi posteriore

3476323675

**RIVISTE "RUOTECLASSICHE"**, 1987: n° 2, 1990: n° 25, 27, 28, 33, 1991: n° 36, 44, 1995: n° 86, 87, 89, 1998: n° 113, 116, 117, 118, 119. Prezzo a copia, € 1

3339081986

**nanni** BOLOGNA  
 Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
 Fax 051/969855  
[www.fiat500sport.com](http://www.fiat500sport.com)  
**RICAMBI E ACCESSORI  
 SPORTIVI E CORSA PER  
 Fiat 500 D/F/L/R - 126  
 ABARTH 595/695  
 GIANNINI 500/590/650**

**Paolini**  
[www.paolini.it](http://www.paolini.it)  
 Tel. 071 6620010  
**Interni  
 d'Autore**  
 new & old cars

**IMMATRICOLAZIONI  
 AUTO INGLESI E AMERICANE  
 (d'Epoca e Moderne)**

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI: OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

**AGENZIA "A.C.S."**  
 Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
 Tel.: (+39) 035/23.30.77  
 Fax: (+39) 035/24.04.41  
[www.acs-bergamo.it](http://www.acs-bergamo.it)  
 e-mail: agenziaacs@yahoo.it

**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](mailto:commerciale@cromaturabon.com)

**e elvezioesposito**  
 Tappezzeria auto d'epoca  
[www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)  
 Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza  
 Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950  
[info@elvezio.com](mailto:info@elvezio.com) - [elvezioblog.wordpress.com](http://elvezioblog.wordpress.com)

**NOVEGRO**  
 14-15-16 FEBBRAIO  
**SORA**  
 22-23 FEBBRAIO  
**MARZO VALLO DELLA LUCANIA**  
 (solo consegne)  
 15-16 MARZO

**N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE** di Pavan Nicola  
 Saremo alla Mostra Scambio Auto e Moto d'Epoca di Novogro dal 14 al 16 febbraio 2014

**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)

**EUROTETELI - 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**

INFOLINE: 089 9950594

**500RICAMBI**

**RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI  
 AUTO D'EPOCA FIAT 500**

[www.500ricambi.it](http://www.500ricambi.it)  
 Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

**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

**AUTORICAMBI SASSI**  
Web: http://www.autoricambiassisi.com  
E-mail: sassi@autoricambiassisi.com  
RICAMBI PER CARROZZERIE  
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:  
LAMIERATI, PARAURTI, SCRITTE,  
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,  
FARI, FANALINI, SPECCHI, ...  
10154 Torino - Via Maddalene 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**2CV PALACE** srl  
Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERO (MI)  
cell. 347/5236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: 2cv.palace@live.it  
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,  
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate  
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

**Pizzarelli Fausto**  
RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA  
TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI  
COMPLETI - CAROTTE PEDANE ecc.  
SILAMMI SCRITTE PER AUTO D'EPOCA  
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135  
Portatile (0337) 589941

**CUSCINETTI SPECIALI E RARI**  
dal 1910  
051 6259282 - deghen@libero.it

**GARDA RICAMBI**  
Via Linafao, 2/B  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651  
www.gardaricambi.com  
RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE  
OLD TIMER SERVICE  
Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
RICAMBI PER VETTURE  
ALFA ROMEO / LANCIA / FIAT / FERRARI

**S.M.S. battilastra**  
• Sabbliatura e pulizia di tutta la carrozzeria.  
• Ricostruzione parziale o completa di lamierati.  
• Laminatura di carrozzerie classiche e alluminio.  
• Collaborazione per restauri completi.  
• Ripescero ricambi di carrozzeria.  
• Valutazioni 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 Strappata n°78B Albansino (RA) tel. 335 395946  
www.sms-italy.eu  
e-mail: info@sms-italy.eu

**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**  
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: nicolini@sermetto.it  
Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

**BORGHI EPOCA**  
Pneumatici e gomme d'epoca  
Tel. 0532.7732 51/458579  
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara  
Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

**MAC RESTAURI**  
**CITROËN D'EPOCA**  
0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Bolto, 9  
338 1757047 www.macrestauri.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 - tassi.davide@yahoo.it  
www.cerchiautodepoca.com

**www.maggiolinorestore.com**  
Pensa in grande,  
scegli Maggiolino Restore.  
Ricambi accessori e rarità  
per Volkswagen d'epoca.  
Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel: 085 4326869 info@maggiolinorestore.com

**RICAMBI ROSSOCORSA**  
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA  
www.ricambirossocorsa.it  
info@ricambirossocorsa.it  
Walter Bertolla mobile +393406502690

**PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE**  
► CHIAMA LO 02 82472560  
► OPPURE MANDA UN EMAIL A:  
pubblicità@edidomus.it

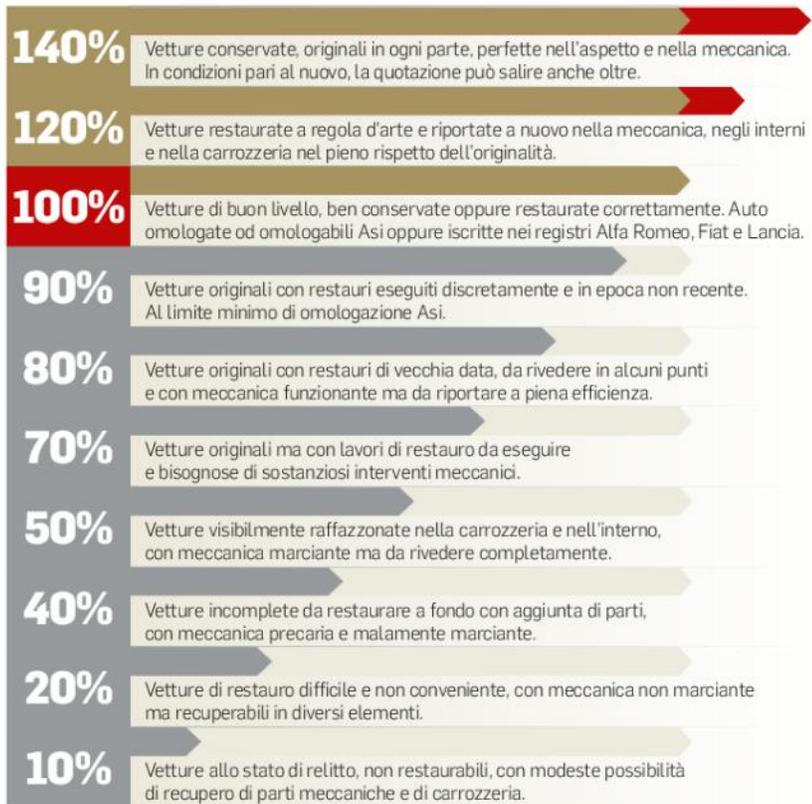
**CLASSICMOTOR**  
Enrico C. Alvisi  
Auto d'epoca e di prestigio



 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 unici.	 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 poste- riore. Unica, serie II active ride.€.18500	 Bentley TI 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 TELONATO '92. Ingle- se, 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

# 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>ACMA FRANCIA</b>				<b>6C 2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE</b>			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	982	1965-67	32.000		VESPA 400	393	1958-64	9.000	2443	1946-50	65.000	
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	38.000					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
595 SS	594	1964-71	20.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000	<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	1900	1884	1950-54	22.000
695 SS	690	1964-71	25.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 SUPER	1975	1954-59	22.000
750 BERLINA	747	1955-61	18.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000	RM N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	45.000	<b>AC GRAN BRETAGNA</b>				6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	25.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	25.000	6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	350.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	30.000	6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	350.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	1900 SS	1975	1954-55	85.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	60.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
MONDIMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GULJETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	8C 2300	2336	1932-34	1.500.000	GULJETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	8C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GULJETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA 427	6997	1964-68	450.000	8C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GULJETTA IV SERIE	1290	1957-59	14.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	100.000	8C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GULJETTA V SERIE	1290	1959-61	13.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	8C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000	GULJETTA VI SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	8C 2900A	2905	1936	1.500.000	GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	8C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GULJETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	8C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000	GULJETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	<b>ACM ITALIA</b>				8C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GULJETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	8C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GULJETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000					8C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	GULJETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000



Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
LWB VOLANTE	5340	1997-99	47.000	A4 CABRIOLET 1.8T/24/3.0	1781-2976	2002-03	4.000	A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	3.000	PRIMULA COUPÉ L2	1221	1965-68	3.500
VANTAGE	5340	1993-00	40.000	S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	3.000	A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	5.000	PRIMULA COUPÉ S L4	1038	1968-70	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	A1111	1438	1969-72	2.000
VANTAGE LE MANS	5341	1999	50.000	RS4 AVANT	2671	1999-00	12.000	A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	6.500	A1112	903	1969-71	3.000
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 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	2.000
LAGONDA	5340	1987-90	32.000	A62.0	1984	1994	1.000	AL25 SHEERLINE	3993	1947-53	10.000	A112 JUNIOR	903	1983-86	1.500
DB7	3239	1994-99	22.000	A61.9 TD/2.5 TDI	1896-2461	1994	1.000	AL35 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	11.000	A112 ELEGANT	965	1971-82	2.000
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	26.000	A62.6 V6/2.8 V6	2588-2771	1994-96	1.000	METROPOLITAN COUPÉ	1500	1954-62	5.000	A112 LEITE	965	1979-85	1.500
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	30.000	A62.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	A112 LX	965	1983-85	1.500
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	34.000	A62.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	GIPSY	2199	1958-67	7.000	A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500
DB7 GT	5935	2003	33.000	A62.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500
VANQUISH	5935	2001-03	40.000	A64.2 V8	4172	1998-02	3.000	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.500	A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000
<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	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000
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 TURBO	1049	1985-88	2.500
GTS 2500	2468	1963-64	350.000	S6 4.2 V8	4172	1999-03	3.000	MINI COOPER	998	1964-68	10.000	Y10 4WD/FIRE L1 4WD	999-1108	1996-95	1.500
<b>AUDI GERMANIA</b>				S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	3.500	MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000	Y10 FIRE L/E/LX/SELETRONIC	999-1108	1987-94	1.000
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 1.3 L/E/GT LE	1297-1301	1987-94	2.000
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	<b>BANTAM STATI UNITI</b>			
80 VARIANT	1496	1968-72	2.500	A82.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	2.500	MINI MOKE	848	1964-68	8.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000
75 L/80 L	1696	1966-72	3.000	A82.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	<b>BENTLEY GRAN BRETAGNA</b>			
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	A83.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
SUPER 90	1770	1966-71	3.500	A83.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	4.000	LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	6.000	6 1/2 LITRE TORPEDO	6697	1926-30	350.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	A86.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	5.000	1100/1100 MK2	1098	1964-70	3.000	8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	500.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	AV8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-03	5.500	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	A83.0 V6 (I S.)	2976	2003	4.000	1300/1300 GT	1275	1967-74	3.000	4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	85.000
80 GTE (GL I SERIE)	1588	1976-81	2.000	A84.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003	4.500	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	2.500	MK VI	4257	1946-51	35.000
80/90 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	A86.0 TDI QUATTRO (II S.)	5998	2002-03	6.000	1800/1800 MK2	1798	1964-74	2.000	MK VI	4566	1951-52	30.000
80 D/80 TD II 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	R TYPE	4566	1952-55	40.000
80/90 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	5.000	FXD TAXI	2178-2520	1958-81	4.500	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
80/90 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	A31.8 20V TURBO	1781	1996-02	1.000	CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	3.500	S I	4887	1955-59	38.000
80 D/TD 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 CONTINENTAL	4887	1955-59	130.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	S3	1781	1989-02	4.000	ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	1.000	S II	6230	1959-62	40.000
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	3.000	S II CABRIOLET	6230	1962-66	110.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	TT	1781	1989-03	5.000	MINI (MINI E/MNI H/EMAYRIR/DTY)	998	1981-90	1.000	S III	6230	1962-66	42.000
100 COUPÉ 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	1962-66	120.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	TT ROADSTER	1781	1999-03	6.500	CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	7.500	T	6230	1965-70	22.000
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	T CONVERTIBLE	6230	1967-70	45.000
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	6750	1971-77	20.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-03	4.000	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	T2	6750	1977-80	22.000
100 TURBO/100 QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-02	2.500	METRO L0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
100 D/TD/TDI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-03	3.500	METRO L3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	<b>AUSTIN GRAN BRETAGNA</b>				METRO MG	1275	1981-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	20	3601	1921-31	13.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100 AVANT DTD/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	20 (II SERIE)	3400	1952-38	12.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
100/100 QUATTRO N SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	EIGHT	6750	1984-93	20.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	12/4	1535	1932-36	8.500	MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 D/DSL	1994	1988-91	1.000	BROOKLANDS/R	6750	1982-88	22.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	15.9	1711	1935-37	8.500	MONTEGO MG	1994	1984-90	1.500	TURBO R/S/R/T	6750	1985-88	30.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	14	1711	1937-39	8.500	MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1981-02	50.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	5.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	2.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	AZURE	6750	1995-02	85.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	ARINAGE/RED LABEL	4398-6750	1998-02	28.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
QUATTRO	2144	1980-86	17.000	16	2249	1932-36	10.000	ARINAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	18.000	16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	ARINAGE R	6761	2002-03	30.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	18	2510	1938-39	10.000	ARINAGE T	6750	2002-03	35.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75.000	28	4016	1938-40	15.000	CONTINENTAL GT	5998	2003	50.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-94	1.500	EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	<b>BERTONE ITALIA</b>			<b>BIANCHI ITALIA</b>				
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	2.000	TEN	1125	1939-47	7.000	<b>BIANCHI ITALIA</b>			S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000	
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	2.500	A40 DORSET	1199	1947	5.000	S4 TORPEDO	1287	1928-32	18.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	S8 BERLINA	1452	1934-39	22.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	<b>BIZZARRINI ITALIA</b>			5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000	
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-94	1.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	<b>BMW GERMANIA</b>			326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000	
80 2.0/2.3 AVANT	1984-														

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
503 COUPE	3168	1966-69	70.000	3201 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	4.000	Z8 ROADSTER	4941	2000-03	90.000	TYPE 64	44,32	1940	1.000.000
503 CABRIOLET	3168	1966-69	90.000	323/325/328/24V COUPE (E36)	2494-2793	1992-99	4.500	730/735 (E 65)	2979-3600	2001-03	3.500	TYPE 68	369	1942	100.000
507 ROADSTER	3168	1966-69	350.000	M3 COUPE (E36)	2990	1992-95	9.000	745I (E 65)	4398	2001-03	4.500	TYPE 73A	1488	1947	150.000
2600	2580	1961-62	14.000	M3 3.2 COUPE (E36)	3201	1995-00	10.000	760/II (E 65)	5972	2002-03	5.500	TYPE 101/101C	3257	1951-52	250.000
2600 L	1961-62	15.000	3181 CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	730 D/740 D (E 65)	2993-3901	2001-03	4.000	EB 11Q/110S	3500	1992-96	180.000	
3200 L/S	3168	1961-63	16.000	3201 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	530 I (E 60)	2979	2003	5.000	<b>CATERHAM GRAN BRETAGNA</b>			
3200 CS	3168	1962-65	30.000	323/325/328/24V CABR. (E 36)	2494-2793	1993-00	5.000	<b>BORGWARD GERMANIA</b>				211.9/1.8/2.0 16V	1589-1998	1995-01	18.000
250/300 (SETTA)	245-298	1955-62	12.000	M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	SUPER SEVEN	1588-1998	1986-03	20.000
600	582	1957-59	9.000	M3 3.2 CABRIOLET (E 36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6.500	<b>CEIRANO ITALIA</b>			
700 BERLINA	697	1960-61	4.000	316 TI (316 TI COMPACT (E36)	1596-1796	1994	1.500	HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	2.000	HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	4.500	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000
700 COUPE	697	1959-64	5.000	325 TI COMPACT (E 36)	2494	2001-03	2.500	HANSA 1800	1758	1952-54	5.000	<b>CHEVROLET STATI UNITI</b>			
700 LS COUPE	697	1964-65	4.000	518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	4.000	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
700 COUPE SPORT	697	1964-65	7.000	520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1971-81	2.000	HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	6.500	BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000
700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	6.500	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000
1500	1499	1961-64	3.000	528I (E12)	2788	1977-81	3.000	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
1600	1606	1964-66	3.000	M 535I (E12)	3453	1980-81	4.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
1800	1773	1963-68	3.500	518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	HANSA 2400 LITER (P 100)	2240	1960-61	4.000	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	5.000
1800 TI	1773	1964-66	4.000	525/528I (E28)	2494-2788	1981-87	1.000	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
1800 TI (SA)	1773	1964-65	15.000	524 DTD (E28)	2443	1983-87	1.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
2000	1990	1966-72	3.500	535I (E28)	3430	1985-87	2.000	ISABELLA COUPE DEUTSCH	1493	1955-57	9.000	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	4.000	M 535I (E28)	3430	1984-87	3.500	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000
2000 C COUPE	1990	1965-69	7.000	M5 (E28)	3430	1987-88	5.000	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-03	5.000
2000 CS COUPE	1990	1965-69	9.000	518I (E34)	1796	1990-94	1.000	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	6.000	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000
1600 1.602/1.802	1573-1766	1966-75	4.000	520I (520I 24V (E34)	1991	1988-94	1.000	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	CORVETTE COUPE (C5)	5666	1996-03	11.000
1800 TI	1573	1967-68	7.000	524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-94	1.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1996-03	15.000
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	525I (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	<b>CHRYSLER STATI UNITI</b>			
2002	1990	1968-75	6.000	525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 3.0(3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	2.000
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	525/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 2.5 TO SE/LE (I S.)	2500	1992-94	1.000
2002 TI	1990	1969-75	8.000	530I (E34)	2986	1988-94	2.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500
2002 TI	1990	1969-75	10.000	530I V8/TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 3.0(3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
1502	1573	1974-77	3.000	535I (E34)	3430	1988-94	2.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000
1600-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.000	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-03	4.000
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	520/523/525/528/24V (E39)	2171-2793	1995-02	3.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
2500/2800	2494-2788	1988-77	3.500	535I 32V (E39)	3498	1995-02	3.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-03	2.000
2800 CS COUPE	2788	1969-71	9.000	540I 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.500
3.0 S	2986	1971-77	3.500	523/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.000
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	CROSSFIRE	3199	2002-03	6.000
3.0 L	2986	1974-77	4.000	540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	300 5.7 V8	5657	2003	3.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628CS (630 CS (633CS E24)	2788-3210	1976-82	4.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003	3.500
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CS (E24)	3453	1978-82	5.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	NEON 2.0 16V	1996	1994	1.000
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	635 CS (E24)	3453	1982-89	6.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	<b>CISITALIA ITALIA</b>			
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	628 CS (633CS E24)	2788-3210	1982-88	5.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	55.000	M 635 CS (E24)	3453	1984-89	13.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	150.000
316 (318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	728/728I/730/732/733I (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	202 SMM SPYDER NUOVOLARI	1089	1947-48	250.000
315/318/318I (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	303 DF	1089	1951-53	40.000
320 (320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	735I (E23)	3430	1979-82	2.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	745I (E23)	3430	1982-86	3.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	<b>CITROËN FRANCIA</b>			
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	730/735 (E32)	2886-3430	1986-92	3.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	C2/C2 (C3 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI)	856	1922-26	12.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	735IL (E32)	3430	1988-92	3.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	B14 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	730/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
316/318I/520I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	750I (L/HL (E32)	4988	1996-94	5.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	728I (E38)	2793	1999-01	2.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	730/735/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	750I (L (E38)	5379	1994-01	4.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	7 S TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
318I CABRIOLET (E30)	1796														

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
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	1937-38	700.000
MEHARI	602	1968-67	6.000	XM 2.0 2.0 INJECTION	1998	1989-94	1.000	SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000	TYPE 168	3557	1938-39	40.000
MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000	XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000	DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500	TYPE 175	4455	1947-50	500.000
DS 19	1911	1955-62	20.000	XM 2.0 BREAK	1998	1991-94	1.000	<b>DATSUN GIAPPONE</b>							
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 178/180	4455	1947-50	180.000
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 BERLINA	3557	1951-54	70.000
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 235	3557	1951-54	100.000
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000	ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	1.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000
DS 21	2175	1965-72	13.000	ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000	<b>DB FRANCIA</b>							
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 Q/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	<b>DE LOREAN STATI UNITI</b>							
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	18.000	EWASION 2.0/2.0 TURBOCT	1998	1994	1.500	<b>DE TOMASO ITALIA</b>							
DS 23 I.E.	2341	1972-75	18.000	EWASION 1.9 TD	1905	1994	1.000	VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	60.000	206 GT	1986	1987-89	130.000
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	20.000	XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000	MANGUSTA	4728	1966-70	60.000	246 GT	2418	1969-73	120.000
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	17.000	C3 PLURIEL	1380-1387	2002-03	3.000	PANTERA L	5763	1981-88	40.000	246 GTS	2418	1972-74	140.000
ID 19	1911-1985	1967-67	12.000	CS 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.000	PANTERA G7/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-88	45.000	208 GT4	1991	1975-80	12.000
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000	CS 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	50.000	308 GT4	2926	1973-77	16.000
ID 20	1985	1968-69	10.000	CS 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500	NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000	<b>DKW GERMANIA</b>			
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1968-67	16.000	CS 3.0 V6 24V BREAK	2946	2002-03	2.500	NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000	MEISTERKLASSE F 89 P (2 CL.)	684	1950-54	4.000
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	17.000	<b>CIZETA ITALIA</b>											
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	15.000	VI6T	5995	1993-94	200.000	<b>DAEWOO COREA DEL SUD</b>							
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	15.000	<b>DAF OLANDA</b>											
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000	600/750 DAFFOOL	590-746	1988-68	3.500	<b>DELAGE FRANCIA</b>							
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000	33	746	1968-70	2.500	CO/CO/6S (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000	MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000	44	844	1966-70	1.500	DO	3003	1918-24	35.000	MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	18.000	55	1108	1967-70	1.500	DE/DI/DIS II CV	2116-2120	1922-28	35.000	MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
2 CV4	435	1970-78	4.500	55 COUPÉ	1108	1968-70	2.000	GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	55.000	MEISTERKLASSE UNIVER-SAL	684	1951-54	4.500
2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000	<b>DAIHATSU GIAPPONE</b>											
2 CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	5.000	TAFT F10	958	1975-78	4.500	DEAUVILLE	5763	1981-88	40.000	SONDERKLASSE F 91 (3 CL.)	896	1953-55	4.000
2 CV SPOT	435	1976	6.000	TAFT F20	1387	1976-84	3.000	DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000	SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500	ROCKY/D/TD	1988-2765	1984-00	2.000	LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	15.000	SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	5.500
DYANE	425	1967-68	4.000	FEROZA	1590	1988-89	2.000	LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	20.000	SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	CHARADE 10 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000	QUARA	3982-4601	1996-04	23.000	SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	CHARADE 13 4WD	1295	1992-93	1.000	BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	5.500
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	<b>DAIMLER GRAN BRETAGNA</b>											
GS BERLINA	1130-1311	1979-86	2.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	<b>DODGE STATI UNITI</b>							
GS BREAK	1130-1311	1979-86	1.500	DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000	RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	5.000
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	DE/DI/DIS II CV	2116-2120	1922-28	35.000	VIPER	7990	1992-96	35.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-58	17.000	DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000	VIPER (II SERIE) / RT/10	7990	1996-03	40.000
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-58	18.000	DR	2170	1927-30	35.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
VISA SUPER XJ4/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	D6DS	2517-3045	1931-33	50.000	<b>FACEL VEGA FRANCIA</b>			
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	D6-11/D6-11S	2000	1932-34	40.000	FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	70.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.000	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000	D6-65	2678	1934-35	55.000	FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	90.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000	D6-80/D6-80	2449-3226	1935-37	60.000	HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
AXEL/OILTCT	652-1299	1981-90	750	DF REGENCY II LIMOUSINE	2852	1951-54	10.000	D6-70	2729	1936-37	65.000	EXCELLENCE	6276	1959-61	60.000
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DF REGENCY II LIMOUSINE	2852	1954-57	10.000	D6-75	2800-2984	1938-40	75.000	FACELLIA/FACELLIA F2	1646	1960-63	20.000
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2852	1951-54	9.000	D6D8S	4080	1929-33	120.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	D6-105/D6-105	2680	1933-39	90.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000
AX L4 4X4	1360	1991-95	1.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000	D6-100/D6-120	4300-4750	1935-37	250.000	FACEL VI	2860	1964	32.000
AX L4 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000	D4	1480	1933-34	30.000	<b>FERRARI ITALIA</b>			
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	D1-12	2151	1935-38	35.000	186 SPORT	1995	1947-49	1.000.000
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	D1-50	2940	1938-39	40.000	186 INTER	1995	1948-51	600.000
BK 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	MAJESTIC	3794	1988-89	20.000	D1-97	1843	1921-26	30.000	195 INTER	2341	1950-52	500.000
BK 19 D/TD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	D1-107	1847	1923-26	30.000	212 INTER	2562	1951-53	500.000
BK 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	D1-108/108 M	2460	1928-33	35.000	290 EUROPA	2953	1953-55	550.000
BK 19 D/TD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	D1-109	1496	1929-31	15.000	340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.500.000
BK GT/GTI	1905	1983-92	1.500	V8 250	2548	1967-69	17.000	D1-110	2178	1930-31	25.000	400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.500.000
BK 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000	D1-112	2872	1927-29	35.000	500 SUPERFAST	4961	1964-67	700.000
BK 4 TC	2141	1985-86	32.000	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	D1-121	1800	1932-33	20.000	290 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	450.000
BK 19 4X4	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000	D1-122	2102	1931-34	25.000	290 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200.000
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000	D1-124	2860	1931-34	35.000	290 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.000
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	10.000	D1-126	2860	1931-34	35.000	290 GT 2+2330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	130.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	10.000	D1-134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000	290 GTL	2953	1963-64	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
275 GTS	3285	1964-66	300.000	518 C/518 L «ARDITA» 1750	1738	1933-38	23.000	600 TRASFORMABILE	633	1957-60	8.500	128 BI/SUP	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	127 I (SERIE)	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 III (SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	1.000
365 GT 2+2	4390	1967-72	80.000	508 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	18.000	600 D MULTIPLA	767	1960-67	12.000	127 III (SERIE)	1301	1981-83	1.000
365 GTC	4390	1969-71	200.000	508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	18.000	NUOVA 500	479	1957	12.000	127 PANORAMA	1049	1980-86	1.000
365 GTS	4390	1969-70	400.000	508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	22.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	10.000	127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	750
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	700.000	508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	24.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	11.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	250.000	508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1932-34	70.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	10.000	127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	3.000
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750.000	508 M	995	1933-37	17.000	NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	14.000	147 DIESEL	1301	1983-86	500
208 GT B	1991	1980-82	18.000	508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1958-60	13.000	131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1985	1974-83	1.500
208 GTS	1991	1980-82	20.000	508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4P.	995	1934-37	15.000	500 D	499	1960-65	7.000	131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1985	1974-84	1.500
208 GT B TURBO	1991	1982-85	20.000	508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 F	499	1965-72	5.000	131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1985	1978-83	1.000
208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000	508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	500 LUSO	499	1968-72	4.500	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	1.000
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	23.000	508 S «BALLILA» (4M) S. S. C. D ORO	995	1934-37	70.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1985	1978-84	1.000
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	508 S «BALLILA» (4M) BERL. M.M.	995	1935-37	50.000	500 R	594	1972-75	4.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000
308 GT 4	2926	1977-80	16.000	500 «TOPOLINO»-TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	500 T/800 D B	1500	1959-68	6.000	131 RALLY ABARTH	1995	1974-78	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 VOLUMETRIC	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 RACING VOLUMETRIC 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)	1592-1995	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.)	1995-2445	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	1300 CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	28.000	500 C	569	1949-55	8.500	2300 LUSO	2279	1963-68	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000
328 GTB	3165	1965-69	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	3165	1965-69	32.000	500 C BELVEDERE	569	1962-55	7.000	2300 LUSO 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 BALLILA)	1089	1937-39	11.000	2300 COUPÉ	2279	1961-65	13.000	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000
348 TS	3405	1989-94	24.000	508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	13.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-69	15.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000
348 SPIDER	3405	1983-86	28.000	508 C.M.M.	1089	1938-39	60.000	1300	1285	1961-66	3.500	ARGENTA VOLVUMEX	1995	1983-85	1.500
288 GTO	2855	1984-85	400.000	508 C1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1300 FAMILIARE	1285	1961-66	4.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000
MONDIAL 8	2926	1980-82	11.000	1100 (A)/A(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/L	1089	1948-49	10.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000
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	1960-51	45.000	1500 COUPÉ	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	1949-49	17.000	1500 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
365 GTC/4	4390	1971-72	70.000	1500 E	1493	1949-50	17.000	1800 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UND (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
365 GT 4+2	4390	1972-76	25.000	1400	1395	1960-54	10.000	1800 S COUPÉ	1568	1963-66	15.000	UND SELECTA	1116	1988-89	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 CABRIOLET	1395	1960-54	20.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UND D/DS	1301	1983-89	1.000
400	4823	1979-84	23.000	1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UND 60 D/DS	1698	1986-89	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 A	1395	1964-56	8.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UND TURBO D	1367	1986-89	1.000
365 GT 4 BB	4390	1973-76	100.000	1400 B	1395	1966-58	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UND TURBO LE/ANTISKID	1301	1983-89	3.500
512 BB	4942	1978-81	85.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 COUPÉ	843	1965-68	6.000	UND I SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
512 BBI	4942	1981-84	80.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UND SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UND L3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UND L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
512 TR	4942	1982-94	50.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UND 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 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	UND TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.500
F 40	2936	1987-92	250.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO R/TURBO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000
456 GT/6TA	5474	1993-99	23.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO D II SERIE	1714	1980-83	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPECIAL (VIII 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/1.600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
F 355 SPIDER	3496	1985-99	45.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	5.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
F 50	4698	1985-97	400.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	5.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
550 MARANELLO	5474	1996-01	30.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1995	1981-82	2.500
575 M MARANELLO	5748	2002-03	35.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	4.000	RITMO (TUTTI I SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
380 MODENA	3996	1999-03	45.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	8.000	124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	RITMO D II SERIE	1714	1983-85	1.000
380 SPIDER	3996	2000-03	75.000	8V	1996	1952-54	180.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1995	1983-85	2.000
360 CHALLENGE STRADALE	3996	2003	75.000	9V ZAGATO	1996	1962-54	250.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
612 SCAGLIETTI	5748	2003	35.000	1100/103	1089	1953-56	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RITMO (III SERIE)	1116-1985	1985-87	1.000
<b>FERVES ITALIA</b>				1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	SPIDER EUROPA VOLVUMEX PININF.	1995	1983-87	13.000	RITMO D II SERIE	1698	1985-87	1.000
RANGER 4X4	499	1966-71	8.000	1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	125	1608	1967-69	3.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
<b>FIAT ITALIA</b>				1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1985	1983-90	1.000
501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	25.000	1100/103 E	1089	1956-57	6.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
501 S	1460	1921-26	30.000	1100/103 E FAMILIARE	1										

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
CROMA TURBO D	2499	1986-94	1.000	TAUNUS BERLINA (I/II) SERIE	1293-1993	1971-82	1.500	FOCUS ST 170/ST 170 SW	1988	2002-03	3.000	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000
CROMA 1.9 TD	1929	1988-94	1.000	TAUNUS S.W. (I/II) SERIE	1297-1993	1971-82	1.500	FOCUS RS 215	1988	2003	5.000	G34/G27	1986-4998	1990-97	15.000
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-94	1.000	ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500	FORD GRAN BRETAGNA				G33	3947	1990-91	15.000
PUNTO D/TD	1698	1993-94	1.000	ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000	PREFECT EB3A-E493A	1172	1938-53	6.000	G40	1986	1995-00	18.000
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	2.500	ESCORT RS 1600	1601	1971-75	12.000	POPULAR 103 E	1172	1963-69	5.000	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	PREFECT 107 E	997	1969-61	4.000	<b>GLAS GERMANIA</b>			
ELBA	1297-1580	1986-90	500	ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000	ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000	GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	5.500
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000	ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500	ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000	GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	6.000
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000	ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000	ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1969-67	4.000	GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	5.000
BARCETTA 16V	1747	1995-02	5.000	ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000	ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000	GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	365	1957-67	5.500
BARCETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-03	5.000	ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500	ISAR T600/T700	584-688	1988-95	4.000
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500	ESCORT III SERIE CABRIOLET	1382-1597	1983-90	2.000	CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1966-62	4.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500
CINQUECENTO	704-903	1991-94	1.000	ESCORT XR3/XR3i	1597	1980-90	2.000	CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	4.500	1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	1.500	ESCORT RS TURBO	1597	1980-90	2.500	CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000
STILO 24 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-03	2.500	ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CONSUL 315	1340-1498	1961-63	3.500	BMW 1600 GT	1573	1967-68	7.000
STILO 24 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-03	2.000	ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	1.000	CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.500	2800 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000
ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994	1.500	ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000	BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	8.000
ULYSSE 1.9 TD	1905	1994	1.000	ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	1.000	CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500	<b>GREPPI ITALIA</b>			
<b>FORD FRANCIA</b>				ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-94	1.500	ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1298-1599	1967-70	1.500	SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000
T "BORDELAISE"	2896	1924-28	18.000	ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.000	CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	32.000	<b>HEALEY GRAN BRETAGNA</b>			
A	3285	1928-32	16.000	ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000	CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	20.000	SILVERSTONE	2443	1949-50	100.000
AF	2043	1928-32	12.000	ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1302-1796	1990-96	2.000	ZEPHYR SIX	2262	1961-56	4.000	<b>HILLMAN GRAN BRETAGNA</b>			
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000	ORION (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	5.500	11	1593	1919-26	12.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000	ORION (II SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000	SPEED MODEL	1122	1920	10.000
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000	ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000	ZEPHYR MK2	2553	1966-62	4.500	SPORTING	1496	1921	10.000
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	9.000	ORION III SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1966-62	6.000	14	1953	1926-28	12.000
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000	CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500	ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	14	1943	1938-40	9.000
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000	CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	2.500	ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1966-62	6.000	MINX	1185	1932-34	8.000
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000	CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	2.000	ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000	CAPRI 2800 RS	2637	1970-73	20.000	ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	MINX CONVERTIBILE	1184	1945-48	6.500
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000	CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6.000	ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000	MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
F 472 A	2225	1946-48	6.000	CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	ZEPHYR 6 MK4	1994	1966-72	2.500	MINX CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	6.000
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000	CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	ZEPHYR 8 MK4	2994	1966-72	3.000	MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
VEDETTE COUPÉ	2158	1948-52	5.500	GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	6.000
VEDETTE CABRIOLET	2158	1948-52	7.000	GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	<b>FORD STATI UNITI</b>				MINX SERIES VII (II) (TUTTI I MOD.)	1390-1592	1956-63	4.500
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	GRANADA S.W. II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	GPW	2199	1941-45	25.000	MINX SERIES VIII (II) CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500	GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	MUTT M 151A1A2	231	1939-88	10.000	MINX SERIES VII (I) (TUTTI I MOD.)	1582-1725	1963-67	4.500
VENDOME (F39E)	3023	1963-54	5.500	FIESTA (II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1978-88	1.000	BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000	MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
ABELLE	2158	1952-54	4.000	FIESTA I SERIE D	1608	1983-88	1.000	BRONCO II	2947-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX SER. (I/II/III/IV)	1592-1725	1961-66	4.000
COMETE	2158-2351	1951-53	6.500	FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	MAVERICK 2.7 TD	2663	1982-96	3.000	SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
MONTE-CARLO	3023	1963-54	8.000	FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
				FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000	HUSKY SERIES (V/III)	1390	1958-65	3.500
				FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000	THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000	IMP	875	1963-76	3.000
				FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000	<b>GAZ RUSSIA</b>				HUSKY (MP ESTATE)	875	1967-70	3.000
				SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	69 M/JAM	2430	1953-73	3.500	IMP CALIFORNIA	875	1967-70	3.500
				SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	<b>GIANNINI ITALIA</b>				IMP RALLY	998	1965-68	5.500
				SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	750 TV	797	1962-64	10.000	NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
				SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	950 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
				SIERRA XR4i	2792	1982-85	1.500	500 GT	586	1963-65	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
				SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	500 TV	586	1963-65	10.000	VORTIC	2618	1928-32	14.000
				SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	500 TV/T/S	498	1963-65	12.000	WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
				SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500	500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000	20/70	2810	1934-35	13.000
				SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000	1B	2576	1935	12.000
				SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	500 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	14.000	HAWK	3181	1936-37	13.000
				SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	590 CORSA REPLICIA	652	1993	6.000	80	3181	1936	13.000
				SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	<b>HISPANO SUIZA SPAGNA</b>			
				RS 200	1803	1985-86	75.000	1300 S/1500 GL	1265-1481	1963-67	5.500	T 3230 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	HB 32 HP (T41)	6697	1919-29	300.000
				SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/850/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	12.000	HCB 48 HP (T58)	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	1991-94	1.000	850/850 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-68	10.000	T49	3746	1924-36	55.000
				SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000	850/1000 GRAND PRX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	18.000	T84	4581	1929-33	80.000
				SCORPIO 2.9i 29V/4X4	2935	1991-94	1.500	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000

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
CR-V	1973-1997	1995-03	3.000	MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	3.500	XX150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1967-61	50.000	XJ8 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-03	10.000
INTERRA TYPER	1297	1997-99	3.500	MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.500	XX150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000	XJ8 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-03	12.000
HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-03	1.000	MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500	C TYPE	3442	1951-53	1.500.000	XJ8 4.2 V8 SUPERS/C (X 350)	4196	2003	14.000
S 2000	1996	1999-03	8.000	MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	3.000	D TYPE	3442-3781	1954-57	2.000.000				
<b>HOTCHKISS FRANCIA</b>				MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	7.500	XX SS	3781	1956-57	1.000.000	<b>JEEP STATI UNITI</b>			
686	3485	1936-50	12.000	MINI Matic 1000	998	1972-74	3.500	MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000	MB/GPW	2199	1941-45	25.000
884	2312	1938-50	8.000	MINI T 1000	998	1972-74	3.500	MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000	GRA	2199	1942-43	22.000
13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000	REGENT	1275-1485	1974-76	1.000	MK VII	3442	1950-54	20.000	M 38	2199	1950-52	18.000
20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000	MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500	MK VII M	3442	1955-56	22.000	M 38 A1	2199	1952-68	14.000
<b>HUMMER GRAN BRETAGNA</b>				MINI DI TOMASO	1275	1976-83	3.500	MK VIII	3442	1956-58	25.000	STATION WAGON	2199-3703	1946-62	15.000
SNIPER 80	3498	1930-35	25.000	MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000	MK IX	3781	1959-61	28.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000
SNIPER	4086	1936-37	27.000	3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000	2.4 LITRE	2483	1955-59	17.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	10.000
SNIPER	3180	1938-40	22.000	3 S DIESEL/MINI DIESEL	993	1983-87	750	3.4 LITRE	3442	1957-59	22.000	CJ-5	2199	1955-65	8.000
SNIPER	2731	1945-48	11.000	650	617	1984-90	1.000	MK 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000
PULLMAN	3498	1930-35	26.000	990	993	1986-90	1.000	MK 2.3 LITRE	3442	1959-67	26.000	CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000
PULLMAN	4086	1936-39	28.000	990 DIESEL	993	1987-90	750	MK 2.3 LITRE	3781	1959-67	30.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	14.000	550	548	1988-90	1.000	3.4 S	3442	1964-68	15.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	12.000
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000	SMALL 500	659	1991-92	1.000	3.8 S	3781	1964-68	17.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	12.000
IMPERIAL	4086	1939-40	28.000	SMALL 990	993	1991-92	1.000	MK X	3781-4235	1961-66	14.000	CJ-6	2199	1955-65	7.000
SUPER SNIPER	4086	1945-48	13.000	ELBA L5 3 P/5 P.	1498	1992-94	750	420 G	4235	1966-68	12.000	CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000
SUPER SNIPER MK II/MK III	4086	1948-52	15.000	ELBA L7 D5 PORTE	1697	1992-94	750	420 G	2483	1967-69	15.000	CJ-6	2199-4981	1971-79	8.000
SUPER SNIPER MK IV	4139	1952-56	12.000	KORAL 45/55	903-1116	1991-93	500	240	3442	1967-68	17.000	CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000
SUPER SNIPER SER. V/VI/VII/IV	2651-2965	1958-67	7.000	KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750	E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	65.000	CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000
IMPERIAL MK II/IV	4086-4139	1949-54	16.000	<b>INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI</b>				E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000	CJ-7	1965-4981	1980-86	7.000
HAWK MK VII	1944	1945-48	10.000	SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000	E TYPE II SERIE COUPE	3781	1962-64	55.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	13.000
HAWK MK III/IV/V/VI	1944-2267	1948-57	7.000	SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000	E TYPE II SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	12.000
HAWK SERIES VII/III/IV	2267	1957-68	5.500	SCOUT	3203-5663	1976-82	5.000	E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	50.000	WRANGLER (N.J.)	2464-4235	1986-96	7.000
IMPERIAL	2965	1964-67	8.000	<b>ISO ITALIA</b>				E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	40.000	WRANGLER 25 LAREDO (N.J.)	2464	1987-96	8.000
SCEPTRE	1592	1963-65	5.000	ISETTA	198-236	1953-56	15.000	E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	80.000	WRANGLER 4.0 LAREDO (N.J.)	3988	1987-96	9.000
SCEPTRE II	1725	1965-67	4.500	<b>ISO RIVOLTA ITALIA</b>				E TYPE I SERIE COUPE	4235	1968-71	42.000	WRANGLER RENEGADE (N.J.)	3966	1990-94	10.000
SCEPTRE III	1725	1967-76	3.000	GT 300/R 300	5369	1962-70	40.000	E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	32.000	WRANGLER (T.J.)	2429-3964	1996-03	10.000
15.96	2815	1919-28	13.000	GT 340/R 340	5369	1962-70	45.000	E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000	JEEPSTER	2199-3838	1947-51	10.000
10.5	1583	1919-23	10.000	4S (4 SPORTELLI)/FDIA/R10	5369-5762	1967-74	20.000	E TYPE VI 2 COUPE	5345	1971-73	30.000	JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	8.000
10.8	1743	1921	10.000	LELE (300-355 CV)	5369	1969-72	24.000	E TYPE VI 2 ROADSTER	5345	1971-75	45.000	WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000
11.4	1743	1922-25	12.000	LELE 1R6	5762	1972-74	26.000	XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000	WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
8/18	985	1922-25	9.000	LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000	XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000	GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	6.000
9/20	1056	1925-28	9.000	GRIFO 6L (300-365 CV)/R	5369	1965-70	120.000	XJ12XJ12L I SERIE	5345	1972-73	7.000	CHEROKEE	4235-5896	1974-83	5.000
12/25	1795	1925-27	12.000	GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000	XJ6 3.4/4.2V, 2L I SERIE	3442-4235	1973-79	6.000	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
14/40	2050	1927-29	13.000	GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000	XJ6 4.2 COUPE II SERIE	4235	1975-77	13.000	CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000
20/55	3075	1927-28	25.000	GRIFO IR9	5762	1971-74	200.000	XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000	WAGONEER	2466-3966	1984-92	4.000
20/65	3075	1929-30	25.000	GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	200.000	XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	15.000	GRAND WAGONEER	3966-5898	1992-98	4.000
9/28	1056	1929-30	10.000	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>				XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000	GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000
6/50	2110	1929	12.000	TIPO 8	5998	1919-24	500.000	XJ12 H.E. III SERIE	5345	1979-88	7.000	GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-03	5.000
16/50	2110	1930-32	18.000	TIPO 9	7370	1924-30	600.000	SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000	GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-03	4.000
16/60	2276	1932-35	18.000	TIPO BA	7370	1924-30	600.000	SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000	CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-03	4.500
12	1669	1932-37	11.000	TIPO BB	7370	1930-32	700.000	XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	3.500	CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-03	3.500
18	2731	1935-37	16.000	TIPO BA S	7370	1924-30	700.000	XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000	<b>JENSEN GRAN BRETAGNA</b>			
16	2576	1938-40	15.000	TIPO BA SS	7370	1928-32	750.000	SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000	PW	3860-4274	1946-52	23.000
<b>HUMMER STATI UNITI</b>				<b>ISUZU GIAPPONE</b>				XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	5.500	INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	26.000
H2	5967	2003	12.000	TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000	SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500	541/541 R 541 S	3993-5354	1953-63	32.000
<b>HYUNDAI COREA DEL SUD</b>				<b>ITALIA ITALIA</b>				XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000	C48	5916-6276	1962-66	32.000
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1398	1975-82	750	TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000	XJ-R (XJ40)	3990	1990-94	7.500	INTERCEPTOR (V/III SERIE)	6276-7212	1966-76	33.000
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1398	1982-90	900	TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	33.000	XJ6 3.2/4.0 SOVEREIGN (X 300)	3229-3990	1994-97	5.000	FF (VIII SERIE)	6276-7212	1967-72	36.000
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	900	TIPO EL BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	7.000	INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	40.000
PONY COUPE	1468	1980-82	750	<b>JAGUAR GRAN BRETAGNA</b>				XJ-R (X 300)	3990	1994-97	7.000	INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	36.000
SCOUPE	1468-1495	1990-95	750	SS1 COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	95.000	XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	7.000	INTERCEPTOR SA	5898	1987-91	38.000
COUPE (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000	SS2 COUPE CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000	JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	15.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	900	SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000	XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000	GT	1973	1975-76	12.000
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	900	SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000	XJ5 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000	S-V8	4611	1998-02	20.000
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-03	1.000	11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJ5 4.0	3980	1991-96	14.000	C-V8 COUPE	4611	2000-02	20.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	900	11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJ5	5345	1975-81	13.000	<b>JOWETT GRAN BRETAGNA</b>			
<b>IATO ITALIA</b>				11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XJ5 H.E.	5345	1981-87	14.000	JOWETT			
1.6/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000	21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJ5 H.E. V12	5993	1988-93	16.000	7/17	907	1921-36	7.000
<b>INNOCENTI ITALIA</b>				21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XJR-S	5993	1990-93	18.000	8	946	1937	8.000
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000	21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XJ-SC	5345	1983-87	14.000	10	1166	1936-39	8.000
A 40 S	1098	1963-67	3.500	21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XJ CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
950 SPIDER	948	1960-63	7.000	21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XJ 220	3498	1992-94	160.000	JUPITER 1/LA	1486	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>LAGONDA GRAN BRETAGNA</b>															
11.9/12/24	1420	1920-25	15.000	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
2 LITRE	1654	1926-33	17.000	AURELIA B55/B56	2266	1955-57	35.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2831-3181	1929-33	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
16/85	2400-2692	1926-28	25.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	80.000	BETA MONTECARLO SPIDER COUPÉ	1995	1975-79	9.000	109 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000
16/80	1991	1933	25.000	AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	70.000	MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1980-84	10.000	109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000	
M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	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
LG45	3619-4453	1935-36	55.000	AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	250.000	BETA TREVI 2.0/2.0 LE	1995	1980-84	1.000	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500
LG6	4453	1938-39	50.000	AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.000	BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	6.500
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	120.000	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
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	22.000	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
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	35.000	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	8.000
3 LITRE	2922	1953-58	25.000	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
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	40.000	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
RAPIDE	3995	1961-64	50.000	APPIA III SERIE	1090	1959-63	6.000	DELTA HF 4WD	1995	1988-87	8.000	110 FWC	2286-2625	1967-72	7.000
				APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	6.000	DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.000
				APPIA III SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	7.000	DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.500
				APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	10.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	5.500
				APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000	DELTA S4	1759	1985-87	85.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.500
				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
				FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	15.000	GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	90	2286-3528	1984-89	5.000
				FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	17.000	GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	90 D	2494	1985-90	6.000
				FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	30.000	GAMMA 2500/2500 E II SERIE	2484	1980-84	4.000	90 TD	2495	1986-89	7.000
				FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	40.000	GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.000	110	2286-3528	1983-88	5.000
				FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1959-63	80.000	GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	5.500	110 D	2286-2494	1983-90	6.000
				FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	15.000	GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	6.000	110 TD	2494	1986-89	7.000
				FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	18.000	GAMMA 2500 E COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	6.500	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000
				FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	32.000	037 RALLY	1995	1982-84	120.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-03	7.000
				FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	25.000	PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000
				FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	43.000	PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500	DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-03	7.000
				FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	85.000	PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.000	DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	3.000
				FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	85.000	THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000	DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1989-03	4.000
				FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	6.000	THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	1.500	DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	2.500
				FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	9.000	THEMA V6	2849	1984-88	1.500	DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-03	4.000
				FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	12.000	THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000	RANGE ROVER	3528	1970-76	7.000
				FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000	THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500	RANGE ROVER	3528	1976-85	5.000
				FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000	THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	5.000
				FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	6.500	THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	2445	1986-88	1.500	RANGE ROVER TD	2495-2498	1989-94	4.000
				FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000	THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000	RANGE ROVER 4P II S.	3947-4552	1994-01	5.000
				FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	11.000	THEMA I.E. A.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1.000	RANGE ROVER 2.5 TD II S.	2497	1994-01	3.000
				FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 4.4 V8 (II S.)	4398	2002-03	7.000
				FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.9 TD (II S.)	2926	2002-03	4.500
				FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	22.000	THEMA TURBO DS I SERIE	2500	1988-92	1.000	RANGE ROVER 2.5 TD II S.	2497	1994-01	3.000
				FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000
				FLAVIA I SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA TURBO DS SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500
				FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V III SERIE	1995	1992-94	1.000	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500
				FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1992-94	1.500	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
				FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V III SERIE	1995	1992-94	1.000				
				FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO I SERIE	1995	1992-94	2.000				
				FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.000				
				FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.500				
				2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.000				
				2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000				
				2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1.000				
				2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000				
				2000 COUPÉ 1.6	1091	1963-64	4.000	DEBRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000				
				FULVIA BERLINA	1091	1964-69	4.000	DEBRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	DEBRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA GT	1216	1967	4.500	K 20 20V/2.4 20V	1996-2446	1994	1.000				
				FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	K 20 TURBO 16V	1995	1994	1.500				
				FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 24 TD	2387	1994	1.000				
				FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	4.000	K 20 20V TURBO	1998	1998-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	8.000	K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	8.000	K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000	K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	2.000				
				FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000				
				FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	THESES 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.500				
				FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	18.000	THESES 2.4 20V	2446	2001-03	2.000				
				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THESES 3.0 V6	2959	2001-03	3.000				
				FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THESES 3.2 V6	3179	2003	3.500				
				FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
<b>MAHINDRA INDIA</b>				<b>MAYBACH GERMANIA</b>				<b>MAZDA GIAPPONE</b>				<b>MC LAREN GRAN BRETAGNA</b>			
CJ/CJ D (TUTTI MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000	57	5513	2002-03	80.000	RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	3.000	FL	6064	1993-98	200.000
<b>MARCOS GRAN BRETAGNA</b>				62	5513	2002-03	100.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000	<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
GT 1600	1650	1964-70	10.000	<b>MASERATI ITALIA</b>				RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000	S TORPEDO	6789	1936-30	1.000.000
MINI GT	848-1275	1965-72	5.000	A6 1500	1488	1946-50	250.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000	SS TORPEDO	7065	1928-34	1.500.000
3 LITRE	2994	1968-73	16.000	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000	SSK TORPEDO	7065	1929-33	3.500.000
2 LITRE	1996	1969-73	13.000	A6 G54 2000 ZAGATO	1965	1954-57	300.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	SSKL TORPEDO	7065	1930-34	5.000.000
MANTIS	2498	1970-73	8.000	A6 G54 2000 ALLEMANDO	1965	1954-57	200.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000
<b>MARUTI SUZUKI INDIA</b>				A6 G54 2000 FRUA SPIDER	1965	1954-57	200.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000
800	796	1986-94	500	A6 G54 2000 GTIS VIGN.	3485	1963-69	80.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	45.000
<b>MASERATI ITALIA</b>				3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1967-64	100.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	500.000
A6 1500	1488	1946-50	250.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1969-64	150.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	3500 GTI COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	50.000
A6 G54 2000 ZAGATO	1965	1954-57	300.000	3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000
A6 G54 2000 ALLEMANDO	1965	1954-57	200.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000
A6 G54 2000 FRUA SPIDER	1965	1954-57	200.000	5000 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	80.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000
3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1967-64	100.000	MISTRAL 3,7/4,0	3692-4014	1964-69	65.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.500.000
3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1969-64	150.000	MISTRAL SPIDER 3,7/4,0	3692-4014	1964-69	150.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000
3500 GTI COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	SEBRING 3,5/3,7/4,0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	80.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	GHIBLI 4,7	4719	1966-73	65.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170 V	1697	1947-53	20.000
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	GHIBLI 4,7 SPIDER	4719	1969-73	180.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	80.000	GHIBLI SS	4930	1970-73	75.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170 S V	1767	1949-55	18.000
MISTRAL 3,7/4,0	3692-4014	1964-69	65.000	GHIBLI SS SPIDER	4930	1970-73	200.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000
MISTRAL SPIDER 3,7/4,0	3692-4014	1964-69	150.000	MEXICO 4,2/4,7	4136-4719	1967-73	45.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	180	1767-1897	1963-62	7.000
SEBRING 3,5/3,7/4,0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	80.000	INDY 4,2/4,7/4,9	4136-4930	1969-74	40.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	180 D/190 D	1767-1897	1963-61	6.000
GHIBLI 4,7	4719	1966-73	65.000	QUATTROPORTE 4,2/4,7	4136-4719	1963-70	25.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	190	1897	1955-61	7.000
GHIBLI 4,7 SPIDER	4719	1969-73	180.000	BORA 4,7/4,9	4719-4930	1971-80	70.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	190 C	1897	1961-65	6.000
GHIBLI SS	4930	1970-73	75.000	MERAK	2965	1972-74	30.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.000
GHIBLI SS SPIDER	4930	1970-73	200.000	MERAK SS	2965	1975-80	32.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	200	1998	1965-68	5.000
MEXICO 4,2/4,7	4136-4719	1967-73	45.000	MERAK SS	2965	1980-83	35.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220	2195	1969-65	13.000
INDY 4,2/4,7/4,9	4136-4930	1969-74	40.000	MERAK GT 2000	1999	1976-83	22.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 S	2195	1969-65	9.000
QUATTROPORTE 4,2/4,7	4136-4719	1963-70	25.000	KHAMISN	4930	1972-83	40.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE	2195	1969-65	10.000
BORA 4,7/4,9	4719-4930	1971-80	70.000	QUATTROPORTE II	2965	1974-75	25.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
MERAK	2965	1972-74	30.000	KYALAMI 4,2/4,9	4136-4930	1976-84	20.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE CABRIOLET	2195	1969-65	45.000
MERAK SS	2965	1975-80	32.000	QUATTROPORTE 4200/4800	4136-4930	1976-84	15.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE	2195	1969-65	10.000
MERAK SS	2965	1980-83	35.000	QUATTROPORTE 4900	4930	1965-90	17.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
MERAK GT 2000	1999	1976-83	22.000	QUATTROPORTE ROYALE	4930	1969-91	12.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
KHAMISN	4930	1972-83	40.000	BITURBO	1996	1981-83	4.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
QUATTROPORTE II	2965	1974-75	25.000	BITURBO	1996	1984-87	3.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
KYALAMI 4,2/4,9	4136-4930	1976-84	20.000	BITURBO	1996	1986-88	5.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
QUATTROPORTE 4200/4800	4136-4930	1976-84	15.000	BITURBO I	1996	1986-88	5.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
QUATTROPORTE 4900	4930	1965-90	17.000	222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
QUATTROPORTE ROYALE	4930	1969-91	12.000	224V	1996	1988-93	7.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO	1996	1981-83	4.000	BITURBO S	1996	1988-93	7.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO	1996	1984-87	3.000	BITURBO S	1996	1988-93	7.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO I	1996	1986-88	5.000	BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
224V	1996	1988-93	7.000	BITURBO 420I	1996	1986-87	4.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO S	1996	1988-93	7.000	BITURBO 420II	1996	1988-90	4.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	422/4,18V	1996	1988-92	5.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	4,24V	1996	1990-93	6.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420I	1996	1986-87	4.000	BITURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420II	1996	1988-90	4.000	BITURBO 420 SI	1996	1987	4.500	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
422/4,18V	1996	1988-92	5.000	BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
4,24V	1996	1990-93	6.000	BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420 SI	1996	1987	4.500	430/430 4V	2790	1991-94	7.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	BITURBO SPIDER	1996	1985-87	3.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	BITURBO SPIDER 2.8I/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	228I	2790	1985-91	6.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO SPIDER	1996	1985-87	3.000	KARIF	2790	1986-92	12.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	220 SE COUPÉ	2195	1969-65	30.000
BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	SHAMAL	3217	1989-95	30.000	RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02					

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
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	1.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000
C230 KOMPRESSOR (W202)	2750	1995-98	2.500	C230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-03	2.500	PAJERO IO (PININ)	1834	1998-03	3.000	SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	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	4479	1987-99	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	4479	1999-03	6.000
C230 KOMPRESSOR (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	1988-97	3.500
C240 T V6 (W202)	2998	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	1987-99	4.500
C280 T (W202)	2799	1996-97	3.000	MJL/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	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	LL/L2 MAGNA	1067	1933-34	32.000	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	LA/L2 MAGNA	1067	1933-34	32.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-03	5.000	300 ZX	2960	1990-97	8.000
E 320 (W210)	3199	1995-97	2.500	NA MAGNETTE	1067-1271	1934-36	35.000	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	350 Z	3498	2003	10.000
E 420 (W210)	4196	1995-97	3.500	MIDGET P/PA/B ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	2.000	TERRANO/PAT HINDER	2389-3275	1986-97	2.500
E 430 V6 (W210)	4266	1997-01	4.000	SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	35.000	SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000
E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000	VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II TD	2664-2653	1992-03	3.000
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500	WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	PAT HINDER	3275-3498	1997-03	4.000
E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000	TA ROADSTER	1292	1938-39	32.000					PAT HINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000	TB ROADSTER	1250	1939	32.000	<b>MORGAN GRAN BRETAGNA</b>				MICRA	987-1275	1992-94	1.000
E 320 T (W210)	3199	1996-97	3.000	TC ROADSTER	1250	1945-49	30.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000
E 280 V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000	TD	1250	1949-53	28.000	THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	28.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000
E 320 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	4.500	TD ARNOLT	1250	1951-53	28.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000
E 420 T (W210)	4196	1996-97	4.500	TF	1250	1953-54	28.000	F4-F2-SUPER THREW. FORD ES3A	933-1172	1932-52	25.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000
E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	5.000	TF 1500	1466	1954-55	30.000	4+ (DAL 1946 4/6) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	30.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I 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 SERIE II (FORD 100E)	1172	1955-60	25.000	PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000	A	1489	1955-59	20.000	4/4 SERIE III (FORD 105E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA D/TD	1973	1992-94	1.000
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000	ACOUPE	1489	1955-59	20.000	PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000	PRIMERA D/TD SW	1973	1992-94	1.000
CLK 200/200K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000	A/TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000	4/4 SERIE IV (FORD 109E)	1340	1961-63	27.000	FIGARO	988	1991-92	10.000
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000	A/TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	27.000	4/4 SERIE V (FORD 118E)	1498	1963-68	27.000	PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1.000
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	11.000	A1800 ROADSTER	1588	1959-61	27.000	4/4 1800 (PAT/FORD VENT-CYFHEI)	1584-1599	1968-93	30.000	SERENA	1597-1998	1993-94	1.000
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	6.000	A1800 COUPÉ	1588	1959-61	20.000	4/4 1800 (FORD)	1796	1993-03	32.000	SERENA D/TD	1973	1993-94	1.000
SLK 320 V6	3199	2000-03	8.000	A1800 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	28.000	PLUS 4 «COVERED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000	MURANO	3498	2003	5.000
SLK 32 AMG	3199	2001-03	10.000	A1800 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	20.000	PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	35.000	SPORT COUPÉ	583-598	1999-07	8.000
ML 230	2295	1997-01	4.000	BSPIDER	1798	1962-74	15.000	PLUS 8 (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 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	36.000	PRINZ (I/III)	583	1958-61	4.000
ML 320	3199	1997-03	5.000	BGT COUPÉ	1798	1965-74	10.000	PLUS 8 (ROVER S01 CARB.)	3528	1976-86	36.000	PRINZ 44L	598	1961-73	3.000
ML 400 CDI	2001	2001-03	5.000	BGT GT	1798	1974-80	6.000	PLUS 8 (ROVER S01 INEZ.)	3528	1984-90	36.000	PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.500
ML 430	4266	1997-01	6.000	BGT LIMITED EDITION	1798	1979-80	9.000	PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4562	1989-03	40.000	TYP 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	1065	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
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	3.000	CSPIDER	2912	1967-69	18.000	<b>MORRIS GRAN BRETAGNA</b>				1200/1200 C	1177	1967-73	3.000
S 350/430/500 (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	7.500
S 600 (W220)	5786	1999-03	5.000	MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	5.000	EIGHT BERLINA	918	1935-48	8.000	RO 80 (WANKEL 487X2)	994	1967-77	7.000
S 400 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>			
S 55 K AMG (W220)	5439	2001-03	14.000	MIDGET MKI	948-1098	1961-64	9.000	OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	8.000	469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
S 65 K AMG (W220)	5980	2003	15.000	MIDGET MKII	1098	1964-66	8.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000	665 «SUPERBA» (TUTTI I 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	5.500	<b>OPEL GERMANIA</b>			
G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	MINOR TRAVELLER	803	1952-56	7.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	MIDGET MKV 1500	1493	1974-79	7.000	MINOR CONVERTIBLE	818	1951-52	9.000	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	1100	1098	1962-68	3.000	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500	MINOR	803	1953-56	9.000	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3896	2000-03	9.000	R18	3947	1992-95	15.000	MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	9.000	KAPITAEN	2473	1953-55	4.000
G 400 CDI LUNGO SW	3896	2000-03	10.000	F/FVVC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
G 500 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	1955-57	4.000
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000	ZR105/180	1397-1796	2002-03	1.500	MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
G 55 AMG	5439	1998-03	15.000	ZS 120/180	1796-2497	2002-03	2.000	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	KAPITAEN	2586-2605	1959-63	4.000
CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500	OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA	1288	1935-37	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 (OL38)	1488	1938-40	7.000
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	6.000	MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
CL 65 AMG (C215)	5980	2003	12.000	<b>MINI GERMANIA</b>				MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
C240 V6 (W203)	2997	2000-03	2.500	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-03	2.000	MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
C320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000	COOPER	1598	2001-03	3.000	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
C32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000	COOPER S	1598	2002-03	4.000	MINI COOPER	998	1964-67	10.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
C30 CDI AMG (W203)	2950	2001-03	7.000	COOPER S WORKS	1598	2003	4.500	MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	14.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
KADETT L3 CABRIO/L6 CABRIO	1297-1988	1987-93	1.500	8/25 PS	2000	1920-24	10.000	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000	808 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	808 1.9 TD	1905	1994	1.000
OLYMPIA (1100/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000	21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 SUPER LUSO INIEZIONE	1618	1964-68	4.500	807 2.9V6 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 COLPE CARB./INIEZ.	1618	1962-68	10.000	<b>PORSCHÉ GERMANIA</b>			
ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000	4/20 PS	1018	1929-31	10.000	404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	14.000	356 (40 CV)	1086	1950-54	50.000
DIPLOMAT V8V8 COUPÉ	4638-5354	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	5354	1969-77	5.000	12/50 PS (MODELL 90)	3360	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)	2739-2784	1967-71	3.000	15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	204 COUPÉ	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 1300 S (60 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	1969-80	1.500	356 1300 S (80 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 1300 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000
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 1600 (60 CV)	1286	1955-57	35.000
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000	1 LITER	995	1933	10.000	304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000	356 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000
ASCONA II SERIE DIESEL	1988	1981-88	1.000	1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	8.000	304 COUPÉ	1288	1971-75	5.000	356 1600 (80 CV)	1582	1955-59	38.000
ASCONA 400	2410	1980-82	10.000	P4	1073	1935-37	8.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500	356 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000
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 1500 GS CARRERA	1498	1955	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 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000
MANTA 400	2410	1980-85	12.000	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500	356 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000
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 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	100.000
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000	504 COUPÉ	1796-1971	1969-74	6.500	356 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	130.000
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	SPEDSTER TURBO	1998	2003	15.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	356 1600 (80 CV)	1582	1959-63	30.000
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000	CORSA II (II SERIE)	1196-1389	1993-94	1.000	504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	6.500	356 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	32.000
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500	CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993-94	1.000	504 COUPÉ V8	2664	1975-83	8.000	356 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	SIGNUM 3.2 V6	3375	2003	2.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	110.000
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	1.000	<b>OSCA ITALIA</b>				504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	356 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	120.000
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-86	1.000	1600 GT ZAGATO	1988	1960-65	60.000	104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000	<b>PAGANI ITALIA</b>				104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000	356 C1800 (75 CV)	1582	1963-65	35.000
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500	ZONDA C12	7291	2000-03	180.000	104 ZS	1360	1975-85	1.500	356 C1800 (95 CV)	1582	1963-65	40.000
VECTRA 4X4	1796-1998	1989-94	1.000	ZONDA C12 S	7291	2003	200.000	205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.000	356 C2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000
VECTRA 2000 16V	1998	1989-94	1.000	ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000	205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	4.500	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	50.000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000	<b>PANHARD FRANCIA</b>				205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1789-1905	1983-94	1.000	356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	55.000
VECTRA 1500	2498	1999	1.500	4 CILINDRI TORPEDO	3380	1920-29	18.000	205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	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 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000
CALIBRA 2.0/2.0 16V	1998	1989-97	2.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1990-94	1.000	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000
CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	2.000	DYNA 100/110/120/130	610-654	1947-53	8.000	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	1.000	356 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000
CALIBRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.500	DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	7.500	106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	356 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	1.000	DYNA Z	851	1953-59	5.500	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	356 1600 S CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	42.000
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000	DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1962-56	8.000	106 XSI	1587	1994	1.500	356 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000
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 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 1600 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1959-63	42.000
OMEGA GL 2.6 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 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	45.000
OMEGA GL 2.6 V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	17 B/17 BT	848	1963-65	5.000	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	356 C1800 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000	24 B,8A	848	1964-67	6.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	356 C1800 CABRIOLET (85 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA 3000 2.4 V8 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 SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	24 C COUPÉ	848	1963-67	10.000	309 GT (GTI 16	1905	1987-92	1.500	356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	180.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 CT COUPÉ	848	1963-67	12.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	CD RALLYE	848	1963-65	15.000	405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	356 CONVERTIBILE D	1582	1958-59	90.000
OMEGA 2.0/2.0 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	356 ROADSTER	1582	1959-61	75.000
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	KALISTA	1586-2792	1982-94	10.000	405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000
OMEGA 3000 V6 24V MW/S.W. (II S.)	2962	1994-99	1.500	<b>PEGASO SPAGNA</b>				405 MIL6	1905-1998	1987-95	1.500	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	1.500	405 T16	1998	1992-95	2.000	405 T18	1998	1992-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.500	505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	505							

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
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	25V6 TURBO	2458	1965-92	1.500	CORNICHE COUPÉ	6750	1971-81	28.000
911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000	SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	6.000	25V6 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	1990-86	6.000	30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	CORNICHE CABRIOLET I	6750	1988-89	48.000
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000	SCIMITAR SSL/TI/SST/SABRE	1296-1809	1984-94	4.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHE CABRIOLET II	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	4 CV GRAN LUSO BERLINA	951	1925-29	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	PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000	VIAQUATRE	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	MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000
911 TURBO 3300	3600	1992-94	35.000	JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000
911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	38.000	4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-51	6.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000
912	1382	1965-68	18.000	4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000
912 TARGA	1382	1966-68	18.000	4 CV AFFAIRE/SPORT	747	1952-61	7.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000
912 E 2000	1971	1975	15.000	FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	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	COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	4.000	LAGUNA 2.9 24V 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	DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	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	JUNAQUA/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	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	18.000	DAUPHINE	845	1956-65	3.500	SAFRANE TURBO D (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5379	1988-02	35.000
924 S	2479	1985-88	5.000	DAUPHINE 1093	845	1962-63	7.000	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0I) V6	2946-2963	1992-01	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	60.000
944	2479	1982-87	4.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993-94	2.500	CORNICHE	6750	2000-02	85.000
944	2681	1988-89	5.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1996-02	1.500	PHANTOM	6749	2003	120.000
944 S	2479	1986-87	5.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	6.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500	<b>ROVER GRAN BRETAGNA</b>			
944 S	2479	1988	6.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000
944 S2	2990	1989-91	7.000	FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	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	CARAVELLE/CARAVELLE/1100 CABR./S CABR.	956-1108	1962-67	7.500	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S.)	2946-2963	1997-02	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	12.000
944 TURBO	2479	1985-88	7.000	CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	8.000	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1106-1794	1990-94	1.000	P3 60	1596	1948-49	7.000
944 TURBO	2479	1989-91	8.000	8 MAJOR/S	956-1108	1962-73	2.500	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1670	1990-94	1.000	P3 75	2103	1948-49	8.000
944 TURBO S	2479	1987	9.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	CLIO 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000	P4 60	1997	1953-59	8.000
944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500	P4 75	2103	1949-54	8.500
968	2990	1991-94	12.000	3	603	1961-64	4.500	CLIO SPORT V6	2946	2000-03	12.000	P4 90	2230	1954-56	8.000
968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000	P4 80	2286	1959-62	7.000
968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500	P4 95	2638	1953-59	7.500
928	4474	1977-82	7.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 100	2625	1962-64	7.500
928 S	4664	1979-86	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	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	1986-88	11.000	5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	TWINGO	1239	1993-94	1.000	P4 110	2638	1962-64	9.000
928 S4	4957	1988	12.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.500	MEGANE II COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003	3.000	P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000
928 S4 5M	4957	1986-88	11.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	5.000	LAGUNA 3.0 V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000	P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	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 GT	4957	1988-92	13.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	<b>RENAULT SINPAR FRANCIA</b>							
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	12.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	R4 4X4	845-1108	1964-82	6.500	P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
959	2850	1987-88	18.000	4 FROG	956	1987	5.000	R6 4X4	1108	1972-77	3.500	P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000
BOXSTER	2480-2687	1996-03	12.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-94	1.000	R12 4X4	1269	1972-77	4.000	P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000
BOXSTERS	3179	1999-03	14.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	4.000	<b>RILEY GRAN BRETAGNA</b>							
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-94	1.000	PATHFINDER	2443	1963-67	5.500	P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	2600	2639	1957-60	5.500	P6 3500 V6 AUTOMATICA/V8S	3528-3532	1968-76	7.000
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	1500	1489	1959-67	4.500	P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000
911 GT1	3164	1997-98	350.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	4/88	1489	1959-61	5.000	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
911 GT3 (996)	3600	2000-03	47.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	4/72	1622	1961-69	5.000	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
911 GT3 (996)	3600	2003-03	50.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.500	ELF	848-998	1961-68	5.500	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.500	KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-03	22.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	<b>ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA</b>							
911 CARRERA 4.3 (996)	3596	2002-03	24.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000	114 GTI/GTA	1396	1960-97	1.500
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-03	26.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	114 GTI CABRIOLET	1396	1990-94	1.500	100 L4 GTI 16V	1396	1990-94	1.500
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-03	25.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500	111/114 CABRIOLET	1342-1598	1984-89	750
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2003-02	26.000	16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	2.000	111/114 CABRIOLET	1342-1598	1984-89	750	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	2300 (SDI)	2350	1977-86	1.000	2300 (3005) (SDI)	2350	1977-86	1.000
911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	2800 (2600S) (SDI)	2571	1977-86	1.500	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003</													

Modello	cm³	Anni	Euro
820 16V/16V TURBO (KV6)	2694	1992-94	1.000
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
75 2.5 V6 24V	2497	1998-03	1.500
75 2.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
75 V6	4601	2002	5.000
414 S/S/LJ 16V	1996	1990-94	1.000
416 S/GTI 16V	1990	1990-94	1.000
418 DIESEL/TURBO	1789-1905	1993-94	1.000
620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000
620 TI	1994	1994	1.500
620 TDI	1994	1994	1.000

**SAAB SVEZIA**

92	764	1950-52	8.000
92B	764	1953-56	6.000
93	748	1956-57	5.000
93B	748	1959-60	4.500
95 S.W.	841	1960-68	5.000
95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500
96	841	1960-68	4.000
96 V4	1498	1967-80	3.500
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	8.000
SONETT II/V4	1498	1967-69	8.000
SONETT III	1698	1970-74	8.000
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500
99 EMS	1985	1976-80	2.000
99 TURBO	1985	1977-78	4.000
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-96	3.500
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	5.000
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1983-94	1.500
900 TURBO 16 II S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1983-97	2.500
900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1984-97	5.000
9000/TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000
9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2960	1988-96	1.000
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	2.000
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-03	2.000
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	2.500
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	1.000
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	2.000
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-02	4.000
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-03	2.000
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003	6.000

**SAMAS ITALIA**

YETI	843-903	1968-73	6.500
------	---------	---------	-------

**SEAT SPAGNA**

MARBELLA	843-903	1982-93	1.000
FURA	903-1438	1982-85	750
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1884	1983-94	1.000
IBIZA II SERIE D/T (TUTTI I MOD.)	1896	1983-94	1.000
RONDA	1193-1995	1979-86	750
RONDA DIESEL	1714	1980-86	900
MALAGA	1193-1461	1985-91	900
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	900
IBIZA GT/CUPRA	1984	1993-99	1.500
IBIZA GTV/CUPRA	1781	1999-01	1.500
TOLEDO	1585-1984	1991-94	750
TOLEDO D/T	1896	1991-94	750
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-94	1.000
CORDOBA D/T	1896	1993-94	1.000
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000

**SIATA ITALIA**

208 CS	1996	1952-54	26.000
600	633	1966-60	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000
1800 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	8.000

**SIMCA/TALBOT FRANCIA**

6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000
5 (3 CV)	569	1936-48	8.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500

Modello	cm³	Anni	Euro
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	5.500
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500
ARANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	4.000
1200 S COUPE	1204	1967-71	5.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1138-1442	1977-86	1.000
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	1.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.000
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500

**SINGER GRAN BRETAGNA**

GAZELLE	1497	1955-67	4.500
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-67	7.500
VOGUE	1725	1961-66	3.000
CHAMOS	875	1964-70	3.000

**SKODA REPUBBLICA CECA**

1200	1221	1952-59	4.000
440/445	1089-1221	1958-61	4.500
FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	1.500
1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000
FAVORIT	1137-1289	1988-94	750
FORMAN	1289	1990-94	750
4 R	1944	1998-30	15.000
6 R	2916	1998-30	20.000
422	1195	1990-32	8.000
430	1661	1992-32	10.000
430 D	1802	1993-36	11.000
633	1792	1993-34	10.000
637/K/D	1961	1992-35	11.000
645	2492	1992-34	20.000
650	2704	1992-36	20.000
860	3880	1992-32	32.000
420 STANDARD	995	1933-34	7.000
420 RAPID	1195	1934-35	7.500
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000
POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000
RAPID SX	1961	1935	20.000
RAPID	1385	1935-38	8.000
RAPID OHV	1564	1938-47	10.000
RAPID 2200	2199	1941-47	12.000
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000
640 SUPERB	2492	1934-36	11.000
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3337	1936-49	12.000
SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000
1101/1102	1089	1946-52	5.000

**SMART GERMANIA**

SMART	599	1998-03	2.000
SMART CABRIO	599	2000-03	2.500
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000
SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000
SMART ROADSTER-COUPE	698	2002-03	4.500

**SPA ITALIA**

TIPO 23/235 - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	35.000
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	65.000

Modello	cm³	Anni	Euro
SSANGYONG COREA DEL SUD			
K/J/NORADO	2238-3199	1995-03	2.000
MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000
MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500

**STANDARD GRAN BRETAGNA**

VANGUARD (V/III)	2088	1948-63	5.000
EIGHT	803	1953-59	3.500
TEN	948	1954-61	4.000

**STEYR PUCH AUSTRIA**

500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500
650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000
700 C	643	1961-68	6.000
700 E	643	1963-66	6.000
HAFLINGER	643	1958-75	10.000
PINZGAUER	2499	1972-82	12.000

**SUBARU GIAPPONE**

1800 4 W/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000
IMPENZA (TUTTI I MODELLI)	1587-1820	1982-94	1.000
IMPENZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000
IMPENZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000
IMPENZA WRX STI	1994	2001-03	13.000
SIX	3318	1981-96	6.000
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 18V 4WD	1994	1997-03	2.000
LEGACY OUTBACK HB 3.0	2999	2000-03	2.500
FORSTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-03	1.500
M 80	758	1992-93	750

**SUNBEAM GRAN BRETAGNA**

RAPIER	1300-1725	1956-67	4.500
RAPIER CONVERTIBLE	1494-1592	1959-63	7.500
ALPINE ROADSTER	2267	1954-66	15.000
ALPINE (V/III/VV/ROAD)	1494-1725	1959-68	14.000
ALPINE TIGER V6 (II) ROAD	4262-4737	1964-68	25.000
VENEZIA	1592	1964-65	12.000
IMP	875	1963-71	3.000
CALIFORNIAN/STILETTO	875	1967-71	3.500

**SUZUKI GIAPPONE**

LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500
LJ50	539	1970-80	3.000
LJ80	797	1975-80	3.500
SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1990-98	2.500
X-90	1590	1996-00	4.000
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	1.500
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000

**TALBOT LAGO FRANCIA**

SPECIAL COUPE	3996	1936-39	130.000
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000
SS COUPE	3996	1937-39	150.000
SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000
T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000
T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000

**TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA**

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000
SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000

**TOYOTA GIAPPONE**

FJ 40	3878	1960-70	7.000
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000
FJ 55 SW	3878	1967	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT I SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	460 TD	1870	1993-94	1.000
GRIFITH 500	4997	1990-02	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.)	1966-2127	1974-81	2.500
CHIMAERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT II S. QTD VARIANT	1588	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
TUSCAN/S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	6.500	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1966-2127	1974-81	2.500
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
<b>UAZ RUSSIA</b>				MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1966-2316	1982-91	2.000
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	244(240) BERLINA TURBO	1966-2127	1980-89	3.000
<b>UMM PORTOGALLO</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	18.000	PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	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.)	1966-2316	1982-93	2.000
<b>VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	12.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1966-2127	1980-89	3.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	9.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	10.000	CORRADO 1.8/2.0 18V	1781-1984	1988-94	1.500	284 DL/SL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	CORRADO 2.8V16	2861	1991-95	2.000	285 DL/SL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	CORRADO 2.8V16	2861	1991-95	2.000	282 COUPÉ	2664-2849	1977-81	6.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	CORRADO 2.8V16	2861	1991-95	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
<b>VAUXHALL GRAN BRETAGNA</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 TURBO	1966-2316	1984-89	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 TURBO 16V	1966	1989-90	1.000
14/40	2297	1921-27	18.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
2380	4000	1922-26	20.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
30/98	4724	1922-26	30.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO SW	1966	1985-89	1.500
25/70	3890	1926-28	30.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	740 TURBO 16V SW	1966	1989-90	1.500
20/80	2762-2916	1927-30	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	780 GLE V6	2849	1982-87	1.500
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	780 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
80	3317	1931-32	18.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000	780 GLE D/TD	2383	1982-87	1.000
27 HP	3190	1933-36	15.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	780 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
BIG 6	2392	1933-35	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	NEW BEETLE	1390-1984	1998-03	2.500	780 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	780 GLE D/TD SW	2316	1985-87	1.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	780 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	780 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
14/6	1781	1939-40	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	780 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	780 GLE TURBO. (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	780 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
12 HP	1442	1938-46	8.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
12 HP	1442	1946-48	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	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
25 HP	3215	1936-39	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBO	1966	1986-90	3.000
10 HP	1203	1938-40	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBO 16V	1966	1990	3.500
10 HP	1203	1946-47	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-81	1.500
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 201 TURBO 16V	1966	1990-94	2.000
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
VELOX (LP)	2275	1948-51	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
VELOX (EP)	2275	1951-52	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1966	1990-94	2.500
VELOX (EPV)	2262	1952-57	5.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 TURBO	2316	1990-92	2.500
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
CRESTA (EPQ)	2262	1954-57	5.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	960 TURBO DIESEL SW	2383	1990-94	2.000
CRESTA (PAS-PAS-Y-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	890 GLE/SLT	1984-2435	1981-94	1.000
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	850 GLE SW/SLT SW	1984-2435	1993-94	1.500
CRESTA (PC)	3093	1965-72	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
VICTOR	1507	1957-59	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	870 20V TURBO	2319-2435	1986-01	2.000
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	870 20V TURBO	1984-2435	1986-03	3.000
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	870 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1986-03	4.000
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	900 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
VICTOR 2000 (FD)/VX 4-90	1975	1967-72	3.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	900 2.9 24V	2922	1996-98	3.500
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX 4-90	1759-2279	1972-78	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
VENTORA	3294	1968-72	3.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	C70 COUPÉ	1948-2435	1996-03	2.00

# SILVAUTO CAR OUTLET APRE ANCHE A TORINO

**N**on c'è due senza tre: dopo la sede centrale di Grumello del Monte (BG) e lo show room di Bergamo (zona Malpensata), **Silvauto Car Outlet** ([www.silvauto.it](http://www.silvauto.it)) allarga ulteriormente i propri orizzonti commerciali aprendo un **terzo punto vendita a Moncalieri**, nell'hinterland di **Torino**. Un investimento importante e un'apertura prestigiosa, proprio nella Capitale italiana dell'Automobile, che testimonia di un'azienda dinamica e costantemente proiettata allo sviluppo della propria attività. Un inizio d'anno alla grande, sulle ali degli eccellenti risultati conseguiti nel 2013.

Il nuovo Car Outlet di Moncalieri si sviluppa su una superficie coperta di **circa 700 metri quadrati**: una sede elegante e prestigiosa, dove l'ampia esposizione delle autovetture si sposa al meglio con l'accoglienza del cliente e con i servizi a lui offerti. Comodamente raggiungibile attraverso le principali direttrici stradali (tangenziali e statali), il nuovo punto vendita si colloca sulla Strada Genova 299, in una zona di grande passaggio e ad alta intensità commerciale, ideale per raggiungere un vasto bacino di utenza. A gestire l'attività uno staff qualificato e di provata esperienza, la cui profonda conoscenza del settore è messa al servizio della clientela, in linea con lo "stile Silvauto".

Il nuovo Silvauto Car Outlet di Moncalieri ripropone la formula di successo delle altre 2 sedi commerciali, in grado di **coniugare i prezzi Low Cost con un servizio Top Quality**, per professionalità e cura del cliente. Identici sono anche i contenuti dell'offerta, che spazia dalle **vetture nuove** di prima immatricolazione – con un listino che annovera tutte le principali marche di settore, a condizioni equivalenti o sempre più spesso migliorative rispetto alle concessionarie dirette – alle cosiddette **Jahreswagen**, vetture con meno di un anno di vita, chilometraggio certificato e ancora in garanzia, provenienti direttamente dalle Case madri ed in grado di offrire risparmi fino al 40% rispetto ai listini ufficiali; dai **veicoli semestrali** e "chilometri zero", autovetture praticamente nuove a prezzi super-vantaggiosi, a tutta l'offerta di **Usato Sicuro**, con una vasta scelta di modelli per tutte le esigenze e tutte le tasche, con chilometraggio certificato e dimostrabile, garanzia sulla parte meccanica e sulla Carrozzeria. Un mercato sempre più vivace, in cui Silvauto opera anche nelle vesti di acquirente, ovvero ritirando vetture usate.



Come fiore all'occhiello, anche il Silvauto Car Outlet di Moncalieri si propone come autorevole punto di riferimento nel segmento delle **auto d'epoca**, un mondo nel quale Silvauto sempre di più sta recitando un ruolo da protagonista. Nel corso del 2013 sono infatti praticamente triplicate le vetture commercializzate (dalle 31 del 2012 alle attuali 89), è incrementato considerevolmente il parco macchine, si è intensificata la ricerca delle vetture da proporre alla clientela, è cresciuto lo spazio dedicato sul sito [WWW.SILVAUTO.IT](http://WWW.SILVAUTO.IT) (tutte le vetture sono visionabili on line, corredate da informazioni complete e un dettagliatissimo repertorio fotografico), è aumentata la collaborazione con le più autorevoli testate specializzate (prima fra tutte la rivista ufficiale dell'Automotoclub Storico Italiano) e la presenza alle più prestigiose rassegne fieristiche di settore. Fra queste ricordiamo la partecipazione alle manifestazioni di Padova (tra le più importanti a livello europeo), Torino (anch'essa di respiro internazionale), Modena e Milano-Rho. Oggi l'offerta di auto d'epoca di Silvauto propone un ampio ventaglio di scelta, che spazia dai modelli più accessibili a quelli prestigiosi da alta collezione, con alcuni autentici gioielli da veri intenditori. Come anticipato nel corso dell'anno, il 2013 ha regalato a Silvauto grandi soddisfazioni nel segmento delle **auto d'epoca**, in **forte crescita** rispetto all'anno prima (89 vetture commercializzate, contro le 31 del 2012). Un mercato di nicchia ristretto ai

solli amatori, che però esprime la passione per l'automobile nei suoi valori più puri, la stessa passione che da sempre anima i titolari dell'azienda. Confortata da risultati in costante crescita, Silvauto ha moltiplicato i propri sforzi in questo settore, incrementando considerevolmente il parco macchine, creando un'esposizione dedicata presso la sede di Grumello del Monte (BG).

Infine, a disposizione della clientela un **qualificato servizio di noleggio a breve**, medio e lungo termine, offerto in partnership diretta con le principali società europee operanti in questo settore e impreziosito dal supporto Silvauto per tutti gli aspetti amministrativi e gestionali ad esso collegati.

Anche la proposta commerciale del nuovo Silvauto Car Outlet di Moncalieri si basa sulla piattaforma web del sito [www.silvauto.it](http://www.silvauto.it), una vetrina tecnologica completa di ogni informazione necessaria al potenziale acquirente, con tutti i modelli disponibili o in arrivo, le relative caratteristiche tecniche e commerciali, ed un ricco repertorio fotografico, per offrire all'interessato una presentazione all'insegna della massima informazione e trasparenza.

Presente su tutti i principali motori di ricerca, il sito [www.silvauto.it](http://www.silvauto.it) garantisce inoltre la **perfetta sinergia fra le 3 sedi di vendita**, offrendo la possibilità di scegliere non solo fra i modelli disponibili presso la singola rivendita ma sull'intera rete commerciale Silvauto.

Con l'apertura del nuovo punto vendita di Moncalieri, Silvauto Car Outlet si conferma realtà dinamica ed in **costante crescita**, in controtendenza rispetto alle difficoltà attraversate attualmente dal mercato dell'automobile. Anche il 2013 si è infatti concluso con il segno "più", in crescita del 5% rispetto al 2012 in termini di unità vendute. Segno incontrovertibile della competitività dell'azienda e della sua capacità di soddisfare le richieste della clientela, anche quando queste si fanno sempre più esigenti e complesse. Una scelta importante, per una realtà partita da zero e diventata oggi

un autorevole punto di riferimento, non solo a livello locale; una società che vuole continuare a investire e a credere in questo mercato, oggi più difficile che mai. E che continuerà a farlo nel prossimo futuro, con progetti ancora più ambiziosi e di ampio respiro.

**Silvauto Car Outlet** ([www.silvauto.it](http://www.silvauto.it)) Fondata a Grumello del Monte (BG) nel 2002, Silvauto Car Outlet rappresenta oggi un autorevole punto di riferimento nel mercato della compravendita di autovetture e veicoli commerciali, sia nuovi che usati. Una concessionaria multimarca moderna e dinamica che sposa la competitività dei prezzi con la qualità del servizio, prima, durante e dopo la vendita, anche in virtù di un'officina altamente specializzata. Oltre alla sede centrale di Grumello, sono operativi lo show room di Bergamo, in via Luzzatti (zona Malpensata) e il nuovo punto vendita di Moncalieri (TO), aperto a inizio 2014. Nel corso del 2013 ha commercializzato 762 vetture. La proposta Silvauto Car Outlet spazia dalle vetture nuove di prima immatricolazione – con tutte le principali marche a listino, alle stesse condizioni di una concessionaria diretta – ai segmenti Jahreswagen, vetture semestrali e Kilometri Zero, nonché ad una vasta scelta di vetture usate, con chilometraggio certificato e garantite Silvauto. Dal 2004 tutta l'offerta è disponibile on line sul sito [www.silvauto.it](http://www.silvauto.it), rivisitato recentemente con un'estetica ancora più accattivante e funzionalità sempre più complete. Oltre al core business della vendita tradizionale, Silvauto Car Outlet opera con successo anche nel segmento delle Auto d'Epoca, proponendo una selezionata scelta di modelli prestigiosi destinati al pubblico degli appassionati.

ANNO XXVII - Febbraio 2014 N.217 Euro 6,20 (solo Italia)

# MERIDIANI

## Corea del Sud



# MILLE LUCI A SEUL

in edicola

**K-POP RELAX CON BUDDHA TAEKWONDO 2346 FESTE!  
GINSENG L'ISOLA DELLE FEMMINE DMZ, LO ZOO SALVATO  
TRENO DA CROCIERA SCRIVERE HANGUL SAPORE DI KIMCHI**

217

COREA DEL SUD

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

# 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	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>ALFA ROMEO ITALIA</b>															
430	5816	1939-50	8.000	642N65N65R	7298	1959-63	3.500	190.38	171.74	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1959-63	4.000
800	8725	1940-50	10.000	642T85	7298	1959-63	4.200	190.38 SPECIAL	171.74	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
450/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
900/950	8725	1950-58	9.500	671N	6650	1952-55	7.800	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
MILLE	11050	1958-65	3.000	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
ROMEOROME02	1290	1954-67	2.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.48 TURBOSTAR	171.74	1989-92	4.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
ROMEOROME02 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	171.74	1991-92	5.000	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682T2	10676	1956-61	4.200	300 PC	15298	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4061	1963-70	1.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	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
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T3	11548	1962-84	3.000	330.26	171.74	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000
				C40/C50	4678	1959-60	2.000	330.35	171.74	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000
				682N4	11548	1970-84	2.000					TITANO S	11150	1961-67	3.500
				682T4	11548	1970-84	2.400	<b>LANCIA ITALIA</b>				100/120	7412	1967-70	1.500
				690N N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	3RD 464/564	6875	1938-47	12.000	150	8905	1967-70	1.800
				690N N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESAR0	6875	1942-46	11.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
				690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	190/260	14886	1970-75	3.200
				690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	<b>OMT ITALIA</b>			
				690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
				1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
				618N/N1	2893	1965-67	1.300	BETA/BETA DIESEL/BETA190	1908-1963	1950-61	4.000	J7/J9	1468-2304	1965-68	800
				618N2/N3	3455	1967-77	800	JOLY	1090	1959-63	1.500	<b>RENAULT FRANCIA</b>			
				625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	ESTAFETTE	845-1289	1959-60	1.100
				625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000	<b>SCANIA SVEZIA</b>			
				645 (650/662N I SERIE (N/N1))	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.800	110	11020	1969-76	2.100
				645 (650/655/662 II SERIE (N2/N3))	4678	1970-74	800	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	140	14180	1969-76	2.500
				643N N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	86	7790	1976-81	1.300
				683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400	111	11020	1976-81	1.500
				693N/T	12983	1966-70	2.000	ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.000	141	14180	1976-81	2.000
				238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.000	82	7790	1981-88	1.000
				684N/T	9819	1970-73	1.200	ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400	112	11020	1981-88	1.200
				691N/T	13798	1970-73	2.200	SUPERJOLY	1488-1800	1965-70	1.800	142	14190	1981-88	1.500
				619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>				142T	14190	1981-88	2.000
				697N/T	13798	1971-73	1.500	150 D14	9500	1960-73	1.000	<b>SPA ITALIA</b>			
				673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	38R	4063	1936-46	10.000
				242	2498	1975-82	500	360 D18	19145	1975-80	1.800	<b>UNIMOG GERMANIA</b>			
				<b>FORD EUROPA</b>				<b>MAN GERMANIA</b>				BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
				TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000	F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	401/411	1767	1951-63	4.000
				TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	404	2195	1955-60	1.000
				TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	<b>MERCEDES GERMANIA</b>				406/416	1767	1963-88	2.000
				<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>				<b>OM ITALIA</b>				<b>VIBERTI ITALIA</b>			
				D65	5800	1937-46	8.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
				D80	7300	1937-46	12.000	TAURUS	5320	1939-47	7.000	<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>			
				<b>IVECO ITALIA</b>				<b>TAURUS 340</b>				F88	9602	1965-77	2.000
				40	3455	1976-80	500	SUPER TAURUS	5806	1951-57	5.000	F89	11979	1970-77	2.000
				65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000	ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
				50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	SUPERORIONE	11630	1952-60	9.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700
				110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000								
				140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000								
				160 NC/NT	6129	1970-76	1.100								
				180 NC/NT	13798	1974-76	2.000								
				170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500								
				170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800								
				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>				CONVERTIBILE		1961-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	<b>CHECKER</b>				
AMBASSADOR		1966-74	5.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 8 CILINDRI		1961-70	5.000	
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	COUPÉ		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000	
AMX		1968-70	30.000	RIVIERA		1963-65	20.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	160.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500	
HORNET		1970-75	4.000	GS 350/4.00/455 COUPÉ		1965-73	18.000	ELDORADO COUPÉ		1959	45.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500	
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/4.00/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	90.000	<b>CHEVROLET</b>				
PACER		1975-80	5.000	RIVIERA		1966-73	15.000	CONVERTIBILE		1961-64	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	9.000	
EAGLE		1981-87	6.000	<b>CADILLAC</b>				BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	75.000	
<b>BUICK</b>				BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000	STATION WAGON		1949-58	15.000	
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	COUPÉ		1946-52	25.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000	COUPÉ		1949-54	18.000	
STATION WAGON		1946-53	80.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C)	1953	200.000	
SKYLARK		1953	130.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000	CORVETTE	(C)	1954-55	140.000	
STATION WAGON		1954-74	15.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	LIMOUSINE		1975-89	7.500	BERLINA 2/4 PORTE		6 CL -20%	1955-60	15.000
SKYLARK		1954	100.000	COUPÉ		1953-58	30.000	ALLANTÉ		1987-91	7.000	COUPÉ		IN +50%/6 C-20%	1955-57	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1963	200.000	SEVILLE SL/SYSTS		1994-01	3.000	CONVERTIBILE		1955-57	75.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	ELDORADO TC		1994-01	5.500	NOMAD		1955-57	55.000	
				ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000									

## I Raccoglitori di

## RUOTECASSICHE

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%	1956-60	85.000	CHALLENGER COUPÉ		1970-74	15.000	LIMOUSINE		1946-61	15.000	COUPÉ		1951-56	18.000
COUPÉ	6 CL-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	18.000	COUPÉ		1951-61	23.000	CARIBEAN CONVERTIBILE		1953-56	80.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
CORNAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	HAWK		1958	25.000
CORNAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000	<b>EDSEL</b>				GHIA LIMOUSINE		1957-61	22.000	<b>PLYMOUTH</b>			
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	COUPÉ		1958	15.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	COUPÉ		1981-83	3.500	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	STATION WAGON		1958	12.000	<b>KAISER</b>				STATION WAGON		1950-56	10.000
CORNAIR TURBO		1962-66	9.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	BERLINA/COUPÉ		1947-55	4.000	FURY COUPÉ		1956	30.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	COUPÉ		1959-60	12.000	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	<b>LINCOLN</b>				COUPÉ		1957-60	20.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	<b>FORD</b>				2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	FURY COUPÉ		1957-58	45.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T TOURING		1919-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	T SEDAN/COUPÉ		1919-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	A PHAETON		1927-32	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	50.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1967-73	10.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL-30%	1967-69	20.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	23.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	40.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 COUPÉ		1935-42	65.000	BERLINA		1977-89	5.500	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1977-89	10.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CHEVELLE SS 454	LS6+50%	1970-72	35.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	CUDA COUPÉ	440+50%HEM+150%	1970-71	40.000	CUDA CONVERTIBILE	440-50%	1970-71	70.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1975-81	10.000	COUPÉ		1946-51	18.000	BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000	<b>PONTIAC</b>			
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CAMARO COUPÉ	4/6 CL-30%	1982-91	5.500	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	120.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	COUPÉ		1949-52	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1955-57	55.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	45.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1959-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1996-03	15.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1959-60	35.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	COMET 2/4 PORTE		1960-70	17.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	4.500	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	9.000
<b>CHRYSLER</b>															
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	20.000	COUGAR COUPÉ		1967-73	25.000	COUPÉ		1961-74	12.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-IV S.	1961-66	14.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	25.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-IV S.	1961-66	22.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	23.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1964-66	20.000	<b>METROPOLITAN</b>				TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	110.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	25.000	COUPÉ		1954-62	10.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	10.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-51	45.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1964-66	30.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	14.000
300 COUPÉ		1955-61	65.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	OLDSDMOBILE		1946-60	10.000	GTO COUPÉ		1964-67	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	50.000
COUPÉ		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	18.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1967-68	23.000	COUPÉ		1946-60	15.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	80.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	18.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL-20%	1967-68	30.000	STATION WAGON		1949-60	15.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	18.000
COUPÉ		1962-74	10.000	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	8.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	125.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V-W S.	1967-76	12.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	35.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPÉ I.S.	(RESTYLING)	1969-73	12.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	10.000	GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG FASTBACK I.S.	(RESTYLING)	1969-73	18.000	COUPÉ		1961-74	10.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBILE I.S.	(RESTYLING)	1969-73	20.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	TRANS AM		1969	120.000
<b>DE SOTO</b>															
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	TRANS AM		1970-73	35.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	TRANS AM		1974-81	20.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	5.000	FIREBIRD/TRANS AM		1961-74	10.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VI-VII S.	1977-82	4.000	<b>SHELBY</b>				MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
COUPÉ		1957-60	25.000	MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1979-86	4.500	STARFIRE COUPÉ		1961-63	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	140.000
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	MUSTANG CONVERTIBILE	II SERIE	1979-86	6.000	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	130.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	100.000	MUSTANG CONVERTIBILE	II S. (REST.)	1987-93	6.500	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	155.000
<b>DODGE</b>															
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	8.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1989-97	5.000	TORONADO COUPÉ		1966-70	18.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	175.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	45.000	<b>FRAZER</b>				HURST OLDS		1968-69	30.000	<b>STUDEBAKER</b>			
CONVERTIBILE		1946-56	40.000	BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	442 COUPÉ		1970-72	28.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	10.000
BER															



**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)

# Usato FirstHand. La sua storia, la tua garanzia.

Febbraio è il mese dell'usato: scopri le vetture usate selezionate e garantite Mercedes-Benz e smart, tutte con il terzo anno di garanzia incluso\*.  
Per maggiori informazioni chiama l'800 77 44 11 o vai su [usato.firsthand.it](http://usato.firsthand.it)

Dal 7 al 9 febbraio ti aspettiamo alla 32<sup>a</sup> edizione di Automotoretrò presso il Lingotto Fiere di Torino.



Un marchio Daimler.



Mercedes-Benz  
FirstHand



Mercedes-Benz

\* Offerta valida esclusivamente per le vetture Young used. Modelli Mercedes-Benz e smart con un massimo di 2 anni e 60.000 chilometri, per contratti sottoscritti entro il 28 febbraio 2014