

# RUOTECLASSICHE

## DOSSIER

COLLAUDI, OMOLOGAZIONI,  
ATTESTATI DI STORICITÀ, ESENZIONE...  
TUTTO QUELLO CHE SI DEVE SAPERE



# LANCIA

# AURELIA

## B20 • B24

*Una bella coppia*

### GRANDI EVENTI

- RETROMOBILE
- AUTOMOTORETRÒ
- WINTER MARATHON

### GUIDA ALL'ACQUISTO

STORICHE ITALIANE:  
DOVE COMPRARLE  
E DOVE VENDERLE

### ABBIAMO GUIDATO

FIAT 500 COUPÉ MORETTI  
RALLY ABC  
FORD GT 40 MK II



## VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1967 FERRARI 275GTB/4 (ex-Roman Polanski)**

**PORTFOLIO CLIENTI** 1924 Alfa Romeo RL Targa Florio (dalla collezione del Conte Lurani)

1930 Rolls-Royce Phantom II Sedan de Ville ● 1936 Talbot-Lago T150C Spécial Roadster

1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia ● 1949 Cisitalia 202 *Berlinetta*

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)

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



52



124

**Belle ed eleganti**

Innovativa nella meccanica ed elegantissima nelle linee, la Lancia "Aurelia B20" incanta il pubblico del Salone di Torino del 1951. L'anno prima aveva esordito la "B10" berlina, da cui deriva. Sulla sfondo la "B24". Servizio a pag. 62.



Seguiteci anche su Facebook

**AUTOMOBILI**

**Regine del passato**

Fiat "527" 1935:  
*Ardita ma non troppo...*

8

**Impressioni**

Fiat "Ardita 2500" 1935:  
*Macché Rolls, è una Fiat*  
Fiat "500 Coupé" Moretti 1965:  
*Gran Turismo a 2 cilindri*  
Rally "ABC" 1927:  
*Mon petit bijou*

14

112

118

**Rottami nel mondo**

Namibia: *Arrugginite in pace*

38

**Youngtimer**

Opel "Speedster" 2001-2006:  
*Urca! Va come una Lotus*

44

**Protagoniste**

Lancia "Aurelia Gran Turismo" 1951  
e "Aurelia Spider" 1955:  
*La coppia più bella del mondo*

62

**Guida all'acquisto**

Lancia "Aurelia GT" e "Aurelia Spider":  
*Più sale in valore più crescono i rischi*

72

**La prova di Quattroruote**

Lancia "Aurelia GT 2500":  
*Le mancavano solo i freni a disco*

74

**Nate per correre**

Ford "GT 40 Mark II" telaio 106:  
*Il laboratorio di Shelby*

86

**Rottami preziosi**

Barchetta Corlasco-BMW 1961:  
*Restauro? No grazie*

90

**Depliant**

Volvo "P 210" 1961:  
*Una vettura al posto di due*

116

**STORIA E COSTUME**

**Grandi eventi**

Retromobile: *Applausi per le italiane* 52  
Automotorettrò: *Un lingotto tutto d'oro* 80  
Winter Marathon: *Le regine del ghiaccio* 96

**Dossier burocrazia**

*Tutto ciò che si deve sapere sulla gestione di un'auto storica e nessuno ha osato spiegare* 101

**MERCATO**

**Vendite all'asta**

Artcurial a Retromobile:  
*I prezzi stabili fanno il "tutto esaurito"* 60  
*Porsche "718 RS 61 Spyder"* 76  
*Fiat "8V" Ghia 1953* 78  
*Chaparral "1" 1961* 79

**Inchieste**

Italiane in vendita: *Emigrazione di massa* 124

**Il polso del mercato**

*Ventenni, scoperte e abbordabili* 139

**Vendo&Compro**

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

**Quotazioni**

*Dieci gradi di valore* 158  
*I prezzi dei veicoli industriali e commerciali* 175  
*I prezzi delle auto americane* 176

**RUBRICHE**

**Editoriale**

*Il fattore tempo* 4

**Flashback**

La vittoria al Rally di Monte Carlo 1964:  
*Piccola, agile e indiatolata* 6

**Fatti e persone** 16

**Appuntamenti con le storiche** 136

**Posta** 34

di Raffaele Laurenzi

# IL FATTORE TEMPO

**V**ent'anni non bastano più. Per affermare che un'auto è d'epoca, ce ne vogliono trenta. Ci sono stati periodi in cui l'evoluzione stilistica e tecnica delle automobili ha subito un'accelerazione. Tanto che si possono osservare vistosi cambiamenti anche passando soltanto da un decennio all'altro. Altri, come quello che stiamo vivendo, in cui l'evoluzione è più lenta e due decenni non sono sufficienti a depositare su un'autovettura quella "patina" che permette di attribuirle la patente di "storica".

## Antico e moderno

**Sotto.** La Mercedes-Benz "170" (1936-55) a confronto con la "180" (1953-62): in meno di vent'anni si passò dai parafranghi separati alla linea ponton, dal telaio a longheroni alla scocca portante.



## Prima e dopo la guerra

Fu un'autentica rivoluzione quella compiuta dall'automobile nei suoi primi decenni di storia, tra la fine dell'800 e il 1920 circa. In mezzo ci fu una lunga guerra che stimolò, nel campo dei trasporti, studi e ricerche di cui l'automobile si sarebbe avvantaggiata enormemente. I risultati furono sorprendenti. Le prime automobili erano "carrozze a motore": abitacoli, sospensioni, fanali, ruote e freni erano gli stessi di quando c'erano i cavalli. Soltanto vent'anni dopo, per l'acquirente di una Fiat "501" (la vettura fu presentata nel 1919), quei primi trabiccoli rappresentavano la preistoria della motorizzazione: un mondo vicinissimo sul piano temporale ma lontanissimo su quello progettuale. L'aggettivo "anteguerra" entrò nell'uso per qualificare qualcosa di irrimediabilmente collocato nel passato remoto: il costo della vita, la moda, l'arte, le automobili... nulla era più co-

me prima. Un'altra forte accelerazione si ebbe verso la metà degli anni Trenta: forse poco rilevante sul piano tecnico, ma notevole su quello stilistico. Nasceva allora il design industriale, che trovò espressione nella modellatura delle carrozzerie e degli abitacoli, spinto in questa direzione anche dall'obiettivo di costruire automobili più veloci, perciò più aerodinamiche. Significativo il caso delle Lancia "Augusta" (1934) e "Aprilia" (1937): i pochi anni che separano i due progetti segnano una svolta radicale e repentina nella tecnica costruttiva e nello stile: il passaggio da una concezione tradizionale a una struttura portante integrale come l'intendiamo oggi e all'adozione di uno stile che guarda, con la consueta eleganza della Lancia, alla nuova corrente "streamliner", che trova espressione soprattutto nel campo dell'arredamento e dei mezzi di trasporto: motoscafi, aerei, treni... Persino le carrozzine dei bimbi esibirono una linea a goccia...

## La scoperta dell'aerodinamica

Altrettanto clamoroso fu il passaggio dalla Fiat "Ardita" del 1933 alla Fiat "1500" di appena due anni, dico due, più tardi. La prima era dotata, come in uso fino ad allora, del classico telaio a longheroni e di una carrozzeria tipo "scatola di fiammiferi": comoda, alta, ma priva di effetti dinamici. Perciò anonima. La seconda presentava un moderno telaio monotrave, che permetteva di ab-

## In rapida successione

**A destra.** La Fiat "Ardita 1750" del 1933: rimase in produzione fino al '38.

**Sotto.** La "1500" del 1935: ristilizzata, fu prodotta fino al 1950.

**Sotto a destra.** La "1400" del 1950.

In 17 anni si passò da una specie di "baldacchino" alla carrozzeria aerodinamica con telaio monotrave, e da questa alla scocca portante con parafranghi integrati.





bassare la soglia di accesso, e una carrozzeria ove Mario Revelli di Beaumont (1907-1985), aveva applicato per la prima volta in una Fiat di serie i suoi studi di aerodinamica. In due anni si assistette a un autentico salto generazionale.

### Anni Cinquanta, tutto cambia

Le macchine progettate e disegnate nella seconda metà degli anni Trenta rimasero praticamente le stesse anche dopo la seconda guerra mondiale. Ma se poco o nulla era cambiato, era solo perché si era dovuto tirare avanti con quello che c'era, in attesa che le fabbriche fossero ricostruite e l'economia riprendesse fiato. Ma quando i nuovi progetti arrivarono a maturazione, nei primi anni Cinquanta, ancora una volta nulla fu più come prima. In Italia macchine come la Fiat "1400", la Lancia "Aurelia" e l'Alfa Romeo "1900", tutte a scocca portante, guardavano a un mondo nuovo dove, sull'esempio degli Stati Uniti, l'automobile sarebbe diventata uno strumento di lavoro e di libertà alla portata di tutti. In Francia si passò, con fragorosa soluzione di continuità, dalla "Traction Avant" alla "DS". In Germania, dalla Mercedes-Benz "170" ("W136") alla "180" ("W120") con carrozzeria ponton. In Gran Bretagna dall'antiquata Morris "Minor" alla rivoluzionaria "Mini" con motore trasversale e trazione anteriore. Tutto ciò che si era costruito prima diventò all'improvviso "d'epoca". La-

sciatemelo dire: è un pezzo che non assistiamo a svolte così radicali. Perciò oggi faccio fatica a considerare "storica" una macchina di grande serie come la "Punto" del 1993, modello di cui sono ancora piene le nostre strade. Oppure, soltanto fra tre anni, l'Alfa Romeo "156". Anche perché le macchine moderne sono concepite per conservarsi giovani a lungo: le carrozzerie non fanno la ruggine, gli interni non si deteriorano e i motori, se non gli fai mancare l'olio, macinano tranquillamente più di 300.000 chilometri: dopo vent'anni possono sembrare vecchie, ma non "storiche".

### L'ultima svolta: il paraurti

Dopo gli anni Ottanta, che segnarono sul piano tecnico l'introduzione dell'elettronica e, su quello stilistico, l'abbandono definitivo dei paraurti staccati dalla carrozzeria in favore di quelli in resina integrati, non abbiamo più assistito a innovazioni tali da far apparire i modelli precedenti "antiquati", termine che per noi appassionati assume il significato positivo "d'epoca". In altre parole, le automobili sono invecchiate meno in fretta. Per questo motivo sostengo che, almeno per la produzione di grande serie, vent'anni non bastano: bisogna farne passare almeno trenta per inquadrare una vettura fra le "storiche", esattamente come stabilito dalla Fiva. Che ne pensano i lettori? E l'Asi si pronuncia? Il dibattito è aperto.

### Sembra passato un secolo

Sopra a sinistra. La Citroën "Traction Avant" (1934-57) fu a suo tempo una vettura innovativa. Sopra a destra. L'arrivo della "DS" (1955-1975) fece apparire la "Traction" irrimediabilmente antiquata. Salti generazionali così netti forse non si sono più verificati nella storia dell'automobile.



### Dall'acciaio alla resina

Sopra. La Fiat "128", 1969, rimase in produzione fino al 1983.

A destra. Il modello successivo: la "Ritmo" del 1978-88. Il passaggio dal paraurti a lama staccato dalla carrozzeria a quello in resina integrato è stata un'importante svolta stilistica. L'ultima, tuttora in atto, è dovuta all'evoluzione dei gruppi ottici anteriori e posteriori.



### La rivoluzione inglese

Sopra. La BMC "Mini" del 1959, con motore trasversale e trazione anteriore, rompe gli schemi. Più in alto. La Morris "Minor", costruita in varie serie dal 1948 al 1971: mentre era ancora in produzione poteva considerarsi già "storica"...



## FLASHBACK La vittoria al Rally di Monte Carlo 1964

di Dario Tonani

# PICCOLA, AGILE E INDIAVOLATA

**U**na piccola ape furibonda. Rossa anziché gialla e nera, ma soprattutto fuori stagione. Le strade del Principato di Monaco sono insolitamente asciutte e assolate per essere il 21 di gennaio, indizio che i pronostici della vigilia potrebbero essere ribaltati dalle condizioni ambientali. L'anno è il 1964, esattamente cinquant'anni fa. E per la piccola, indiatolata "Mini Cooper S" si profila la prima delle sue tre vittorie al Rally di Monte Carlo (le altre saranno nel 1965 e nel 1967).

A bordo ci sono il nordirlandese Patrick "Paddy" Hopkirk, proprietario di un negozio d'accessori a Belfast, e il suo navigatore Henry Liddon, che per la marcia di avvicinamento a Reims (punto di partenza dell'itinerario comune fino a Monaco), hanno scelto come base Minsk, in Bielorussia, a 4452 chilometri di distanza. Una volta arrivati nella cittadina francese dovranno percorrere cinque tappe a cronometro, per un totale di 132 km, e tre giri del circuito di Montecarlo.

Per le condizioni tipiche del rally, le favorite della vigilia sono le Citroën e le Lancia "Flavia", che su neve e ghiaccio hanno modo di far valere la trazione anteriore. Ma è un inverno atipico, e nei cinque tronconi cronometrati la neve non si vede: il rally diventa una questione ristretta tra le piccole e agilissime "Mini Cooper S" e i due piloti svedesi Bo Ljungfeldt ed Eric Carlsson, rispettivamente al volante di una Ford "Falcon" e di una Saab "96".

All'arrivo di Montecarlo, prima dei tre giri in circuito, è Ljungfeldt a far registrare i tempi migliori, ma in considerazione del coefficiente di handicap che tiene conto della cilindrata e della categoria delle vetture, la sua Ford è attardata e ha poche speranze di guadagnare più di un minuto su Hopkirk.

La "Mini" (con il suo nuovo motore 4 cilindri di 1071 cm<sup>3</sup> da circa 90 CV) vince e piazza addirittura tre macchine ai primi sette posti della classifica assoluta, conquistando anche la quarta piazza con Makinen-Vanson e la settima con Aaltonen-Ambrose. In Inghilterra il trionfo di quelli che vengono definiti "i tre moschettieri" è accolto con un tripudio. Hopkirk riceve un telegramma di felicitazioni dal governo di Sua Maestà e persino una foto autografata dai Beatles, con il messaggio "Adesso, Paddy, sei uno di noi".

Ottima affermazione della Lancia: otto vetture partite e otto vetture classificate (nessun team ha fatto meglio), la prima delle quali è la "Flavia" di Frescobaldi-Rossi, tredicesimi assoluti. 





**La "Mini" e i principi**

A sinistra. La cerimonia di premiazione dei vincitori, "Paddy" Hopkirk ed Henry Liddon, alla presenza del principe Ranieri di Monaco e della consorte, principessa Grace Kelly.

In alto a sinistra. Il nordirlandese Patrick Hopkirk, in un'immagine recente, accanto alla sua "Cooper S" n. 37 targata 33 EJB.



# *Ardita* **MA NON TROPPO...**



L'ammiraglia sei cilindri conservò il nome, ricco di promesse, delle quattro cilindri del 1933. In realtà le soluzioni stilistiche e tecniche che proponeva avevano poco di coraggioso. Motore "2500", valvole laterali, 52 CV, assali rigidi, freni a doppio circuito, solo 788 esemplari

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini

**Un accenno all'aerodinamica**

*Sotto. La carrozzeria cambia poco rispetto alla versione a quattro cilindri del '33. All'epoca fu definita "tendenzialmente aerodinamica". In realtà di aerodinamico aveva poco: parabrezza e calandra leggermente inclinati e spigoli arrotondati.*

*A destra. Un manifesto dell'epoca, in puro stile littorio, enfatizza l'innovativa calandra a spartivento.*





*F*ondenzialmente aerodinamica, così la Fiat, con enfasi misurata, definì la linea di carrozzeria inaugurata nel 1933 con la prima "Ardita" a quattro cilindri. Calandra e parabrezza inclinati, spigoli addolciti, parafranghi avvolgenti e slanciati, sezione maestra di altezza ridotta caratterizzarono in effetti uno stile poco innovativo a cui il nome del glorioso battaglione d'assalto della Grande Guerra andava forse un po' "largo", ma era intonato alla retorica del regime. In quegli anni, successivi alla crisi del 1929, l'"Ardita" era il massimo che la "saggia" Fiat poteva permettersi, anche se i suoi progettisti avevano già

in mente una vera vettura d'avanguardia come la "1500" che avrebbe visto la luce nel 1935.

La "527", o "Ardita 2500", fu presentata al Salone di Milano del 1934. Montava un 6 cilindri di 2516 cm<sup>3</sup> a valvole laterali già adottato dalla "524" ormai a fine produzione. Un nuovo carburato-

re Zenith invertito con starter automatico e la testata con condotti di ammissione e di scarico ridisegnati rendevano il funzionamento più fluido ed elastico.

Ribassato e irrigidito da una crociera centrale come sulle "518", cioè le "Ardita" a 4 cilindri di 1758 e 1944 cm<sup>3</sup>, disponibili a passo corto ("C") e lungo ("L"), il telaio della "527" aveva identiche misure di carreggiata, ma un passo unico, decisamente più lungo: 3170 mm, contro 2700 e 3000 mm. Le misure dei cerchi e dei pneumatici, rispettivamente 3x17 e 5,50-17, erano quelle adottate per la "518 L". La meccanica vantava le soluzioni già viste sulle "Ardita" a 4 cilindri e sull'ultima serie della "524": cambio con la terza e la quarta marcia sincronizzate e con la terza "silenziosa", grazie agli ingranaggi a denti elicoidali, e impianto frenante Lockheed a due circuiti indipendenti per l'avantreno e il retrotreno. Specifici invece erano il dispositivo

#### Segnali dietro il volante

Sopra e a destra. Gli strumenti, di dimensioni ridotte, sono, da sinistra, manometro olio, tachimetro-contachilometri, orologio e livello benzina. Sotto la plancia è stato aggiunto un termometro acqua per motivi di sicurezza. Si osservi la presenza di un quarto pedale: serve per l'avviamento del motore.

#### Strapuntini come sulla torpedo

Sotto. Sulla berlina gli strapuntini per due posti supplementari non erano di serie. Probabilmente questo esemplare, destinato alla Svizzera, ne fu dotato a richiesta.

Sotto a destra. L'abbondanza di spazio in senso longitudinale permette ai passeggeri posteriori di distendere comodamente le gambe.





**Col vento in faccia**

A destra. Il parabrezza apribile era datato già all'epoca, ma ancora valido per favorire la ventilazione. Il tergicristallo lato passeggero era a richiesta.



anti shimmy per le sospensioni e l'albero di trasmissione con due giunti cardanici supportato da cuscinetti ad aghi. L'economia di scala ottenuta utilizzando componenti meccanici delle "Ardita" a 4 cilindri e della "524" si realizzò in parte anche per la carrozzeria. Il telaio era uguale a quello della "518 L", salvo la parte anteriore, allungata per alloggiare il motore a sei cilindri. Ciò consentiva di utilizzare lo stesso abitacolo della quattro cilindri, compresi i parafranghi posteriori. Anteriormente cambiavano il cofano e i parafranghi, ma la calandra e la fanaleria erano gli stessi. Specifici erano invece gli eleganti paraurti, anch'essi definiti "aerodinamici".

I costi per lo sviluppo e la costruzione della vettura, con la quale la Casa torinese, per motivi squisitamente d'immagine, tentava di tenere in vita la stirpe delle ammiraglie a 6 cilindri nate negli anni Venti, si rivelarono comunque elevati e non recuperabili in un periodo in cui il mercato italiano, per questo tipo di vetture penalizzate dal fisco, era in una fase di evidente contrazione. Ben concepita e rea-

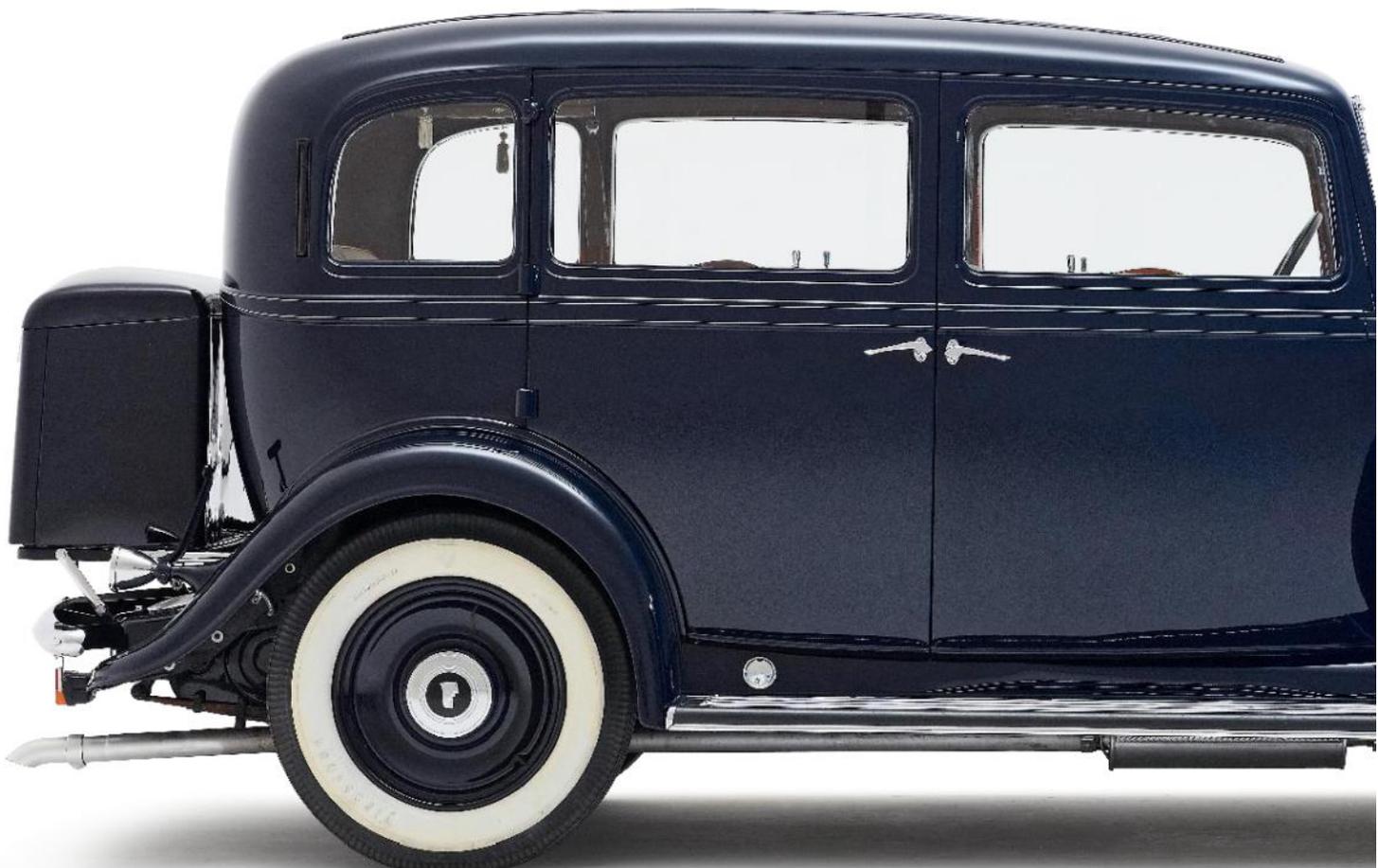
lizzata, la Fiat "527" era imponente, ma assomigliava troppo alle più economiche "518". Non possedeva l'elegante personalità della Lancia "Astura" né era in grado di eguagliare le brillanti prestazioni dell'Alfa Romeo "6C 2300", vetture decisamente più care, che però convinsero l'esigente clientela delle ammiraglie.

La più prestigiosa delle "Ardita" fu prodotta per soli due anni in 788 esemplari. La vettura del servizio, che mostra un allestimento interno a sette posti, non disponibile di serie per il mercato italiano, fu prodotta nel 1935 in livrea rosso scuro con interni dello stesso colore e parafranghi neri e venduta nuova in Svizzera. Il documento più datato disponibile, una Licenza di Circolazione, attesta che nel febbraio 1939 essa fu sottoposta a un collaudo e che nel gennaio 1952 fu acquistata da un falegname del Cantone di Zurigo. Nel 1959 fu abbandonata. L'attuale proprietario, un appassionato di Desenzano del Garda (BS), l'ha acquistata nel 2010 nel Cantone di Aargau, dove un meccanico ne aveva iniziato il restauro, procurandosi tra l'altro magnifici pneumatici a tele incrociate Firestone "De Luxe Champion" con fianco

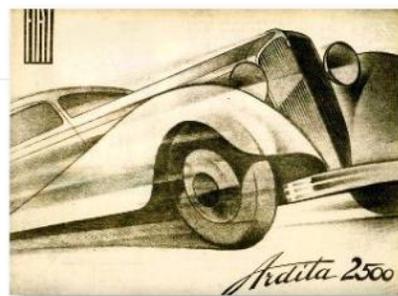
**Baule asportabile**

Sopra Il baule in acciaio era montato a richiesta sul portapacchi ribaltabile di serie. Su questo esemplare è stato realizzato ex novo da uno specialista piemontese.

Sotto. La vettura risulta slanciata per merito del telaio ribassato.



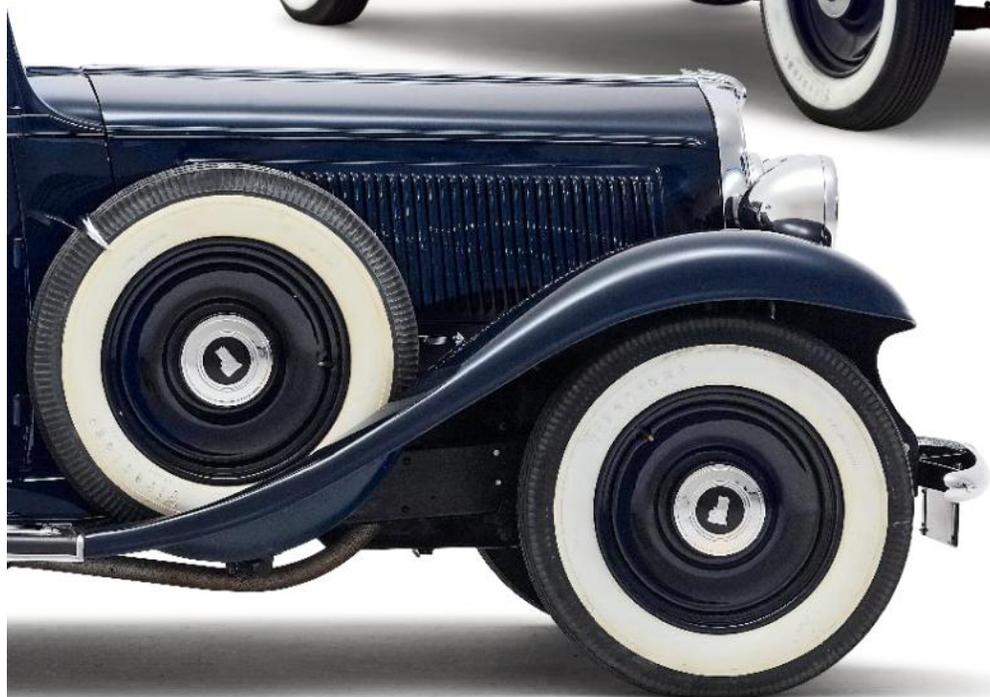
## COSTAVA 27.000 LIRE, QUASI TRE VOLTE LA "BALILLA", MA ASSAI MENO DELLE RIVALI LANCIA E ALFA ROMEO



bianco, prodotti oggi negli Usa per le vetture storiche. Il restauro è stato completato in Italia in tre anni e mezzo. Tra i lavori più impegnativi, ma anche di maggior soddisfazione, la riproduzione delle introvabili guarnizioni dei finestrini, attraverso appositi "bocchettoni" per estruderle con la giusta sezione. Impegnativa è stata anche la riproduzione, in lamierino d'ottone stampato (e non tagliato al laser) e poi cromato, della scritta "Ardita 2500" e del tappo del foro manovella, da applicare sulla calandra.

Tra le parti introvabili e perciò costruite ex novo, un fanalino posteriore da montare sul lato destro (per gusto del proprietario, perché non previsto), realizzato battendo a mano un lamierino di rame. Le maniglie originali in zama, crepate o spezzate, sono state rifatte con fusioni di ottone poi cromate, sebbene quelle in zama siano ancora reperibili. Al momento dell'acquisto la vettura era priva del baule posteriore e dei supporti delle ruote di scorta.

ta, che il proprietario ha fatto replicare in acciaio. Risanata la carrozzeria e i legni interni e revisionata la meccanica, il proprietario ha scelto una livrea blu scuro, a suo parere più elegante di quella d'origine. Per gli interni in panno, invece, è stato preferito il colore beige. Nel complesso si è trattato di un restauro di alto livello e assai costoso, che oggi ci permette però di ammirare uno dei pochissimi esemplari di "Ardita 2500" in circolazione. Forse l'unico in Italia.



### Luci in abbondanza

Sopra. In origine questa vettura era dotata del solo fanalino posteriore sinistro. Il fanalino destro, realizzato ex novo, è stato montato dall'attuale proprietario, come anche le luci e i catadiottri a Codice sotto il paraurti.

In alto. Le frecce a bacchetta originali e conservate e la copertina del depliant dell'epoca.

# MACCHÉ ROLLS È UNA FIAT!



Al nostro passaggio c'è chi la scambia per l'ammiraglia britannica... Nessuna meraviglia: una volta la Fiat faceva macchine di lusso eccellenti sul piano meccanico, eleganti nella loro sobrietà e a prezzi concorrenziali. Motore elastico: a 10 all'ora metti la terza e vai

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini





#### La breve parentesi della "effe"

Sopra. I coprimozzi in ottone cromato con la "F" di "Fiat" stampata in rilievo sono tra le novità dell'"Ardita". Nel 1934 furono adottati da tutti i modelli della Casa torinese. A richiesta si poteva avere il dispositivo "ruota libera" e, invece dei cerchi a disco, le ruote a raggi. La "527" vale 28.000 euro.

#### Il paraurti è un baffo sottile

Nella foto. Specifici della "527", battezzata "Ardita 2500", i paraurti dall'elegante forma rastremata. A destra. Impeccabile l'aspetto del motore dopo un restauro lungo e meticoloso, che ha coinvolto anche le altre parti meccaniche.

**L'**incedere maestoso dell'elegante ammiraglia Fiat fa voltare tutti, anche se il motore si ode appena. La guida è abbastanza facile e solo un'imprevista manovra d'inversione, nella piazzetta di Basiglio, a Sud di Milano, ci mette in imbarazzo per via dello sforzo notevole richiesto dallo sterzo.

Un ragazzo, da lontano, domanda: "È una Rolls?". "Macché Rolls. È una Fiat" gli rispondiamo. E quello ci rimane di stucco, non se l'aspettava. Con una cilindrata di 2,5 litri e un prezzo di 27.000 lire, non così elevati per la sua categoria, la "527" nel 1934 poteva essere considerata una vettura di categoria media. L'intento della Fiat era però di farne un'ammiraglia e c'era riuscita, a giudicare dalle parole lusinghiere spese da Aldo Farinelli nel lungo articolo "Strade e stradette con la nuova Ardita 2500", pubblicato su L'Auto Italiana del 10 aprile 1934.

"Macchina di classe decisamente signorile" egli la definisce e, riferendosi alla meccanica, scrive: "Il motore, benché di tasso di compressione non certo tra i più modesti, torna ad offrire quella caratteristica dell'integrale, dolcissima elasticità che un tempo era il segno distintivo delle macchine di lusso e veniva ottenuto con le esuberanti cilindrate...".

Le impressioni riportate durante la nostra breve prova, che non si svolge, come quella di allora, sulle strade di pianura e di collina nei dintorni di Torino, bensì nel piatto hinterland milanese, ci trovano concordi. Avviato spingendo l'apposito pedale che spunta dal parafiamma, il motore esibisce subito un minimo quasi impercettibile, degno dei più moderni plurifrazionati a iniezione, e la risposta all'acceleratore è straordinariamente fluida. Ingrata la seconda, come suggerisce il proprietario, la vettura parte lenta ma sicura, senza il minimo sussulto e il lieve lamento, emesso da un cambio inevitabilmente rumoroso, si attenua parecchio quando passiamo in terza, "silenziosa" come la pubblicità prometteva. È con questa marcia "universale" che d'ora in poi procediamo, anche se, su strade così strette e trafficate, le dimensioni importanti della vettura sconsigliano di tenere un'andatura sostenuta; ma non importa, perché anche a 10 km/h la ripresa è sempre vigorosa.

Grazie al baricentro relativamente basso e alle carreggiate larghe per una vettura degli anni Trenta, il rollio in curva è minimo e la tenuta buona, mentre lo sterzo pesante infonde sicurezza. **R**



#### CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Ant. longitudinale, 6 cilindri in linea Alésaggio 72 mm - Corsa 103 mm Cilindrata 2516 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 5,9:1 Potenza 52 CV a 3600 giri/min Valvole laterali Albero a camme nel basamento Carburatore invertito Zenith Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 6,2 litri Raffreddamento ad acqua, 12 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (3 <sup>a</sup> e 4 <sup>a</sup> sincronizzate) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 5.50-17 Cerchi 3x17 a disco.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina 6 luci, 4 porte, 5 posti; export, 2 posti supplementari Telaio a longheroni, traverse e crociera Carrozzeria in acciaio, tetto in acciaio, ovatta e pegamoide Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici Freni idraulici a tamburo; doppio circuito Sterzo a vite e settore Serbatoio carburante 62 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 3170 mm Carreggiata ant./post. 1390/1410 mm Lungh. 4505 mm - Largh. 1670 mm Altezza 1679 mm - Peso a vuoto 1415 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 110 km/h Pendenza massima superabile 26% Consumo medio 16 l/100 km.

# DALLA "MIATA" ALL'"ESPACE" LE CLASSICHE DI DOMANI

**A**rriva in edicola ad aprile l'atteso terzo e penultimo volume de "Le Youngtimer", la raccolta di volumi che Ruoteclassiche sta dedicando da febbraio alle "storiche" di domani.

Si tratta di un numero dai contenuti particolarmente interessanti: si potrà assistere, per esempio, a un duello tra berline francesi - l'avveniristica Citroën "XM" contro la Renault "25TXI" - come non avviene più da tempo. Non mancherà però una vettura che si è ritagliata negli anni ampi spazi di passione da parte del pubblico più giovane, un'evergre-

en come la Mazda "MX-5", autentica icona tra le spider "più alla mano" (in un epico scontro con una concorrente di casa nostra, l'Alfa Romeo "Spider"). Ci saranno anche alcuni modelli scomparsi, come la Cadillac "Allanté" e la Lamborghini "LM 002". Abbiamo poi incluso un'automobile a suo modo rivoluzionaria, la Renault "Espace", che ha dato la stura a un nuovo segmento di mercato - quello delle monovolume - e che proprio quest'anno festeggia i trent'anni.

E poi la raffinata Bentley "Turbo R" e altre blasonate vetture tedesche, dalla Mercedes "250 GD" alle Audi "Coupé" e "90 Quattro", passando per la BMW "320i Touring". C'è però molto altro e vi invitiamo a scoprirlo in edicola a soli 4,70 euro in più rispetto alla sola rivista. La filosofia che impronta il volume è quella di offrire una panoramica ragionata sulla vastissima produzione degli anni Ottanta e Novanta, fornendo in questo modo ai collezionisti di oggi e di domani uno strumento prezioso per identificare i modelli che più hanno contribuito, nella tecnica o nelle linee, nella mente o nei cuori degli appassionati, a fare la storia dell'automobile. In una parola, le vetture che vedremo ai raduni tra qualche anno.

### Duello a due posti

Sotto. Sulla cover del volume di aprile spicca l'Alfa Romeo "Spider", ultima serie del mitico "Duetto" (1990). Tra le pagine, se la vedrà in un test a test con una concorrente orientale, molto amata dai giovani: la Mazda "MX-5".

3 Galleria Ruoteclassiche n. 66 aprile 2014 € 4,70 - Periodico mensile

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

1986-1992

# Le Youngtimer

Volume terzo



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

### L'ARRETRATO

1 Il meglio di **QUATTORRUOTE**

1986-1992

# Le Youngtimer

Volume primo



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

**RUOTECLASSICHE**

### Febbraio

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

**Berline in abito grigio**  
 A destra. La Rover "SI 800  
 Fastback" del 1988.  
 Sotto. La Bentley "Turbo R"  
 prodotta a cavallo degli anni 90.



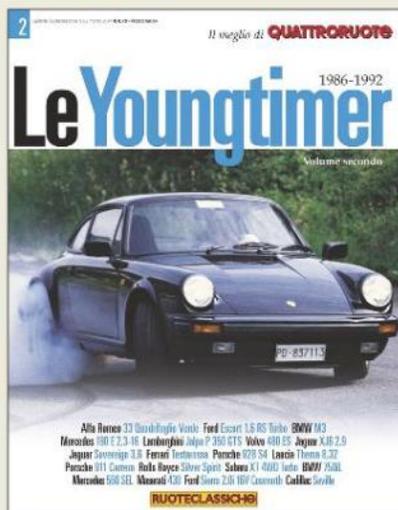
## CONCORSO DI DISEGNO

# VINCERE CON LANCIA

Il 1° febbraio, presso il Liceo artistico Cassinari di Piacenza si è svolta una singolare estemporanea di pittura. Anche quest'anno, grazie alla collaborazione con La Banca di Piacenza, i ragazzi del 4° e 5° anno dell'istituto d'arte hanno lavorato sodo all'interno del cortile di Palazzo Galli, per dare un volto all'evento principale del Cpae, la Vernasca Silver Flag (20-22 giugno). Prendendo spunto dal tema della gara - "Lancia, dalla 'Lambda' alla 'LC2'" - i giovani si sono cimentati nella realizzazione del manifesto ufficiale del 2014. Il disegno vincitore, di Andrea Vetrucchi (5° anno), è una composizione che ritrae una "Fulvia HF", una "Stratos" e un "Aurelia". "Esprimo il desiderio - ha detto Andrea nel corso della premiazione - di poter fare una manche della Vernasca Silver Flag a bordo di una 'Stratos'". E pare proprio che la Collezione Lancia di Torino riuscirà a esaudire il suo desiderio. (G.D.)



## IN EDICOLA



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

## L'USCITA DI MAGGIO



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

## TROFEO RUOTECLASSICHE

# UN PREMIO AL MADE IN ITALY

Torna il Trofeo Ruoteclasse, che verrà assegnato, durante il 18° Concorso d'eleganza di Amelia Island in programma il 9 marzo in Florida (Usa), alla vettura con la più bella carrozzeria italiana. L'ambito riconoscimento al design Made in Italy, lo scorso anno era andato alla Chevrolet "Corvette Rondine" di Pininfarina (sotto, con il proprietario Michael Schudroff).



LA STORIA

# L'ultimo regalo di STALIN



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ИЗМЕНЧИВОСТИ "МИНОР"	
ВЫСКОТА	3,000 мм
ТОТАЛ ИДЕИ	4
САТ. ДИЗАЙН	2-100/100
ИДЕАЛ ДИЗАЙН	2
ПРОДВИЖ. ДИЗАЙН	0,10
ИЗМЕНЧИВО. А. С. С.	10-20
ДИЗАЙНЕР	СЕРГЕЙ
ЭНЕРГ. ИДЕИ. А. С. С.	10
ПРИКАЗ. ИДЕИ. А. С. С.	7-8-8-8

**Tutti i segni dell'età**

Sopra. La Aero "Minor" di Stalin nelle condizioni del ritrovamento. Qui a fianco. Il tachimetro con fondo scala a 130 km/h. A sinistra. Il volante di questo esemplare speciale è caratterizzato da un anello aggiuntivo.



Nel 1949, come regalo per i suoi 70 anni, Stalin ricevette dai lavoratori della Cecoslovacchia tre auto nuove di zecca: una Skoda "Tudor", un'Aero "Minor" e una Tatraplan. Fino a poco tempo fa si sapeva che del terzetto era sopravvissuta solo quest'ultima, una cabrio due porte conservata nel museo della fabbrica della Tatraplan, a Koprzhivnitsa. Ora si scopre che anche l'Aero "Minor" del dittatore è sopravvissuta, è che lo ha fatto nel più classico dei modi: passando cioè direttamente dalla mostra che custodiva i regali ricevuti da Stalin al Dipartimento della Salute Pubblica del Museo Politecnico di Mosca, dove è rimasta per un paio d'anni prima di passare a un privato. Quest'1 ha utilizzata per qualche tempo e l'ha poi ricoverata all'interno di un capannone di legno, dov'è stata dimenticata fino a oggi. Tra il '46 e il '52 l'Aero "Minor"

- con motore bicilindrico di 615 cm<sup>3</sup> da 20 CV - era una vettura piuttosto popolare in Cecoslovacchia; l'esemplare di Stalin era però una versione speciale, che differiva dal modello di serie per alcuni dettagli: la griglia del radiatore, il disegno del paraurti e della plancia, il volante di plastica con un anello aggiuntivo e la conformazione dei parafranghi posteriori. L'auto però non fu riconosciuta come l'esemplare di Stalin da nessuno di questi particolari, ma da una dedicata rinvenuta durante i lavori di ripristino in seguito a un incidente patito dall'ultimo proprietario. La dedica recitava: "Al compagno Joseph Stalin per il suo 70° compleanno. 2 dicembre 1949". Oggi l'auto è stata affidata a uno specialista moscovita perché la riporti alla condizioni d'origine.



## UNA "DINO" DA RESTAURARE

Il nostro lettore Salvatore Loriga ci invia la foto di un suo recente acquisto: una Fiat "Dino Spider 2000" ritrovata in un capannone della campagna romana, dov'era ferma da tempo. Ora, con una certa emozione, ci fa sapere di volerla restaurare. Buon lavoro!



## RICORDI D'ESTATE

Nostalgia dell'estate? Ecco la foto ricordo di Riccardo Triticucci, orgoglioso di avere percorso ben 2000 chilometri, da Roma a Gallipoli, in provincia di Lecce, con il suo fedele "Cesare", un bel "Maggiolone" cabriolet nero.



## "GIULIA" & GIULIA

Francesco Festa, proprietario di una bella Alfa Romeo "Giulia TI" del 1967 ci segnala quella che a suo giudizio potrebbe essere la più giovane intestataria di un'automobile d'epoca: sua figlia Giulia, nata il 31 ottobre 2012, qui ritratta a bordo della sua... omonima.



**MORDE.**



**NUOVA RCZ *R* 270 CV**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 145 g/km.

Preparati ad una carica di adrenalina pura: nasce RCZ R, la versione preparata e potenziata direttamente da Peugeot Sport. Motore 1.6 THP 270 CV e rapporto peso/potenza di soli 4,7 kg/CV per sensazioni di guida estreme. Da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e da 130 km/h a 0 in meno di 61 metri: potente, stabile, precisa e sicura. Nuova Peugeot RCZ R. Solo per veri appassionati di forti emozioni.

**NUOVA PEUGEOT RCZ R**

**MOTION & EMOTION**



**PEUGEOT**



## *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 terzo.

# IL BUON GUIDATORE

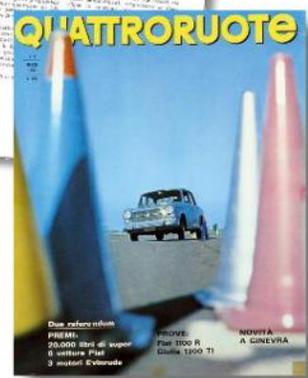
Marzo 1966

**D**ire che la velocità è un elemento fondamentale dell'automobile è una constatazione elementare. La velocità indica lo spazio che si percorre in un certo periodo di tempo. Mille metri al minuto primo sono 60 chilometri all'ora. Cinquanta metri al minuto secondo sono 180 chilometri all'ora. Per millenni l'uomo ha conosciuto per i suoi spostamenti la velocità permessa dalle sue gambe, e poi quella ottenuta cavalcando un cavallo, o facendo trainare un carro, o quella impressa dalla forza del vento ad una imbarcazione. In ogni caso erano velocità molto modeste o poco elevate, per brevi tratti.

È solo nel secolo scorso con l'utilizzazione del vapore e poi del motore a scoppio che le velocità cominciano ad elevarsi. In poco più di un secolo si è passati dai 10 km/ora delle diligenze ai novencinquantina km/ora dei normali aeroplani di linea.

Il fatto meraviglioso dovuto all'invenzione umana è proprio la velocità. Se la velocità nel campo astronautico tocca vertici affascinanti, nel campo automobilistico il

progresso si è avuto più in estensione che in cifra assoluta. Mentre 60 anni or sono pochi veicoli, costosi e riservati ad una esigua minoranza, potevano viaggiare a qualche decina di km/ora, la velocità di 100 km/ora è oggi tecnicamente ed economicamente arrivata alle masse. Ecco perché all'ammirato stupore per l'automobile, per quella che si chiamava la carrozza senza cavalli, è subentrato il disinvolto uso quotidiano, che non richiede più né abilità speciali, né spese favolose. Anzi, se non ci fosse una assurda politica fiscale, l'automobile sarebbe oggi, su strade adeguate, il mezzo tecnico di gran lunga più economico per il trasporto di persone. Fate pure i conti, e vedrete che, escluse le tasse e le imposte, il costo effettivo di un viaggio Milano-Roma, con una vettura media, comporterebbe un esborso effettivo di un migliaio di lire per ogni persona. La tecnica e l'industria hanno dunque compiuto in pochi anni un grande progresso, ma l'uomo è rimasto l'uomo, e la strada, dove possono correre le automobili, non è stata generalmente adeguata al progresso.



Il crescente numero dei veicoli a motore, la strettezza delle strade e la invariata capacità dei nostri riflessi di guidatori, ci obbligano ormai a "contenere" le velocità automobilistiche. Negli Stati Uniti, Paese che dal punto di vista automobilistico è più avanti di noi di qualche decennio, l'uso dell'automobile, esteso a tutti i cittadini, ha portato come conseguenza la limitazione delle velocità massime consentite. Negli Usa sono pochissime le strade ove non esistono limiti: normalmente il massimo di velocità è quello di 60 miglia, cioè 96 km/h.

**...e l'invito a non correre**  
Sopra. "Troppo bella è la primavera, troppo bella è l'Italia, troppo bella è la vita per rischiarla in eccessi di velocità..."; così, 48 anni fa, Gianni Mazzocchi salutava su Quattroruote l'arrivo della bella stagione, invitando gli automobilisti italiani alla prudenza e a una guida responsabile.

## BOOM DI STRANIERI, ITALIANI IN CALO

La velocità di punta ha così perduto il suo fascino. In tutti i fogli di propaganda delle più grosse vetture americane da 300 e più cavalli manca perfino l'indicazione della velocità massima che teoricamente potrebbero raggiungere. Le grosse vetture americane esaltano la ripresa e le comodità, e non ci stupisce il fatto che alle velocità massime (che non si usano) la tenuta di strada e la frenata di quelle grosse macchine siano poco soddisfacenti.

In Italia invece l'elemento velocità è ancora esaltato sia dai costruttori che dagli utenti. Cinque km/ora di più o di meno provocano ancora accanite discussioni e decidono dell'acquisto di una macchina. Qui il nostro discorso può diventare impopolare, ma sentiamo il dovere di ripetere ancora una volta che il buon guidatore, il guidatore che riduce i rischi, il guidatore che dà fiducia ai suoi passeggeri, che arriva sano e salvo alla meta, non è quello capace di portare al limite massimo il suo veicolo, bensì quello che sa condurre con prudente giudizio, con attenzione costante.

All'inizio della primavera, al momento dell'acquisto di una nuova vettura, noi vorremmo che i nostri lettori, sia esperti sia nuovi automobilisti, scegliessero la macchina in relazione alle proprie possibilità economiche, in relazione al servizio che la vettura deve rendere, tenendo sempre presente che il tempo impiegato in un viaggio è determinato dal traffico e dal tracciato stradale più che dalle punte di velocità che si possono toccare aumentando sproporzionatamente i rischi. Troppo bella è la primavera, troppo bella è l'Italia, troppo bella è la vita per rischiarla in eccessi di velocità, fra l'altro ormai ridicoli a confronto con i 27.000 chilometri/ora che l'uomo ha raggiunto navigando nello spazio.

Il fascino del museo viaggiante più ammirato del mondo continua a far presa sugli appassionati dei cinque continenti: lo scorso anno le registrazioni sul sito della Mille Miglia sono state 1575. Chi era già registrato, quest'anno non ha dovuto ripetere l'iscrizione; le nuove registrazioni sono state 995, che sommate a quelle del 2013 portano il numero dei potenziali concorrenti a 2570. L'andamento delle iscrizioni, chiuse il 15 gennaio, ha confermato il trend dello scorso anno, che fu superiore a ogni attesa: nonostante la crisi economica, che ne ha sicuramente condizionato il numero, il totale risulta pressoché identico a quello del 2013. Unica differenza, il calo delle candidature dall'Italia, a favore di quelle dall'estero, con l'aumento di cinque Paesi rappresentati. Escludendo quelle incomplete, prive di pagamento o non valide, le iscrizioni sottoposte al vaglio della commissione esaminatrice saranno 619, provenienti da 35 nazioni. Con la novità di una tappa in più, la gara di regolarità sarà disputata da giovedì 15 a domenica 18 maggio, da Brescia a Padova, da Abano-Montegrotto Terme a Roma, dalla capitale a

Bologna e, infine, con il ritorno a Brescia, lungo circa 1700 km nelle regioni italiane più affascinanti della Penisola. Tra le vetture iscritte, la marca più rappresentata è Mercedes-Benz con 59 vetture, seguita da Alfa Romeo (57), Jaguar/SS (53), Fiat (46) e Lancia (43); in totale le Case sono 62. I Paesi presenti sono invece 35, cinque in più dello scorso anno, con l'Italia ovviamente in prima fila (143 iscrizioni, 42 in meno del 2013). In calo pure le partecipazioni dalla Germania, con 133 equipaggi, 20 in meno. Resta stabile il Regno Unito, con 52 iscrizioni. In crescita sono Nazioni più piccole, come Olanda e Belgio, rispettivamente con 52 e 43 concorrenti iscritti. Tra i Paesi con un numero di iscritti in doppia cifra spiccano in classifica la Svizzera (40), gli Stati Uniti (39) e - staccatissima - l'Austria (14). Tra le curiosità, da notare la presenza, con un solo equipaggio iscritto, di Cina, Emirati Arabi, Isola di Man, Grecia, Israele, Kuwait, Malta, Nuova Zelanda, Repubblica Ceca, San Marino, Singapore, Svezia, Sud Africa, Thailandia. Il computo è stato eseguito tenendo in considerazione esclusivamente le 619 iscrizioni valide.

### NOI E LA GERMANIA I PAESI CON PIÙ ISCRITTI

ITALIA	143
GERMANIA	133
REGNO UNITO	52
OLANDA	52
BELGIO	43
SVIZZERA	40
STATI UNITI	39
AUSTRIA	14
GIAPPONE	13
ARGENTINA	12
FRANCIA	7
AUSTRALIA	6
LIECHTENSTEIN	5
LUSSEMBURGO	5

### TANTE INGLESI AL VIA MA IL PRIMATO È DI MERCEDES

Mercedes Benz (D)	59
Alfa Romeo (I)	57
Jaguar (GB)	51
FIAT (I)	46
Lancia (I)	43
Porsche (D)	41
Aston Martin (GB)	30
Ferrari (I)	25
Austin Healey (GB)	23
Bugatti (F)	23
Triumph (GB)	16
BMW (D)	15
Bentley (GB)	13
Maserati (I)	13
Healey (GB)	12

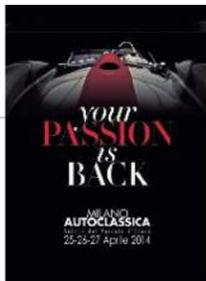


MILANO AUTOCLASSICA

# Grande vetrina DI PRIMAVERA

**A**ndrà in scena nel weekend del 25-27 aprile, nella tradizionale cornice di Fiera Milano Rho, una delle sedi dell'Expo 2015, la terza edizione di Milano AutoClassica, prestigioso salone del motorismo d'epoca, organizzato da Orgacom e affermatosi come uno degli appuntamenti internazionali più apprezzati dagli appassionati.

Tra i motivi d'interesse della kermesse ci sarà la pista esterna, che complice il periodo primaverile - farà da teatro a competizioni, match race, esibizioni e test drive che vedranno protagoniste le ultime top car ammirate durante le manifestazioni di Parigi (Retromobile), Essen (Techno Classica) e Ginevra (Salone dell'Automobile). Ricco anche il programma dei convegni e dei workshop: uno, in particolare, sarà dedicato a "I segreti della Mercedes 'Pagoda'", con un botta e risposta tra il pubblico ed Emilio Della Serra, grande esperto di questo modello. I laboratori saranno in tutto tre (uno per giorno), a numero chiuso e ci si potrà iscrivere, fino a esaurimento posti, esclusivamente via email all'indirizzo [iscrizioni@milanoautoclassica.com](mailto:iscrizioni@milanoautoclassica.com).



*autoclassica.com*. Immane la presenza dei marchi più prestigiosi del mondo dell'auto; tra questi, hanno già confermato la loro partecipazione Alfa Romeo e Maserati. Proprio un pezzo di grande pregio della Casa del Tridente - la "A6G/2000 Spider" Zagato del 1954 (foto sotto) - era stato ammirato alla kermesse milanese, nel Lounge Maserati, qualche mese prima di essere battuto all'asta da Sotheby's ed RM Auctions a New York alla straordinaria cifra di 4,45 milioni di dollari (oltre 3,23 milioni di euro). Andrea Martini, amministratore delegato di Orgacom (secondo da sinistra nella foto), che organizza l'evento, spiega: "Con Milano AutoClassica siamo riusciti a ottenere, in brevissimo tempo, risultati da record, registrando grande successo di pubblico e di critica sino dalla prima edizione del 2012. L'entusiasmo con cui siamo stati accolti ci ha spinto ad aumentare la superficie espositiva, nonché il numero delle mostre tematiche e degli eventi di contorno". Per informazioni e iscrizioni:

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



## QUATTRO CHIACCHIERE CON GIOVANNI SPINA

### VI RACCONTO IL MIO RAID DELL'ETNA

**D**al 1998 il Raid dell'Etna porta le auto storiche alla scoperta della Sicilia più bella e insolita. Quest'anno, per la 17ma edizione, partirà dal porto di Palermo il 28 settembre e si concluderà il 4 ottobre. Palermo, Catania e il vulcano sono i tre capisaldi irrinunciabili, il resto varia di anno in anno anche per gratificare i partecipanti più assidui. La formula è sempre la stessa: una gara di una settimana che è anche una vacanza sportiva che coniuga gare di regolarità a turismo, cultura a cucina. "Quest'anno - spiega il patron della manifestazione Giovanni Spina (nella foto), da noi incontrato ad Automototrò di Torino - abbiamo puntato su un'organizzazione più rilassante, con meno cambi di hotel. Avremo come al solito la Coppa delle Dame, che si svolgerà a Catania, nella bellissima piazza dell'Università; sarà sponsorizzata dalla Tag Heuer, nostro tradizionale partner che lega il suo nome anche al Trofeo di regolarità,

articolato su cinquanta prove. Confermato anche il Gentleman Driver Lufthansa, che premierà lo stile e lo spirito sportivo. Le classifiche sono separate, tanto che nulla impedisce di vincere il Trofeo e il Gentleman Driver". Poco più di una settimana e lo staff sarà impegnato nel Raid dell'Etna-Porsche Tribute; la manifestazione monarca è alla sua prima edizione, che coincide con il quarantesimo anniversario della "911 Turbo". Lo spirito è più sportivo rispetto al Raid, ma non rinuncia agli aspetti turistici e culturali, come spiega Spina: "Il ritrovo è mercoledì 4 ottobre all'autodromo di



Pergusa, proprio al centro della Sicilia. Da qui si partirà per raggiungere nei giorni successivi Siracusa e Catania, per poi terminare a Giarre. Ripercorreremo il tracciato di quattro classiche cronoscalate: Avola-Avola Antica, Val d'Anapo-Sortino, Catania-Etna e Linguaglossa-Piano Provenzana". (M.C.)



La Ferrari Dino 206 S Spyder del 1966 battuta a €2,52 milioni di euro alla precedente edizione dell'asta RM a Monte Carlo.

La precedente edizione del nostro evento di Monaco, con oltre 33,5 milioni di euro di vendite ed una media di oltre €450.000 per vettura, vanta diversi nuovi record assoluti ed è diventata una delle aste per collezionisti di automobili di maggior successo mai organizzata in Europa. L'edizione 2014 si terrà presso il leggendario Sporting, forse la location più famosa e prestigiosa di Monte Carlo. Se desiderate mettere all'asta la vostra automobile o la vostra collezione, vi invitiamo a contattarci già da oggi per assicurarvi i migliori risultati.

**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)

# Ogni scusa è buona PER REGALARSI UNA "STORICA"

IGOR CELANO - PALERMO  
**FIAT 127 - 1973**

“La passione che mi lega alla mia piccola '127' è talmente grande da farmi pensare che questa sia la vettura più bella del mondo. Ha sul gruppone 35.000 chilometri, è completamente originale e non ha un filo di ruggine (tra le sue coetanee, direi che rappresenta l'eccezione che conferma la regola!). Due anni fa la vidi parcheggiata in una via di Palermo; sembrava in ottime condizioni e per giunta era Rosso Corallo, il mio colore preferito; non c'era esposto nessun cartello 'Vendesì', ciò nonostante parcheggiai subito e mi misi a esaminarla con attenzione: sopra sotto, dentro... sembrava nuova, dovevo averla a tutti i costi. È così è stato. Venni poi a sapere dal precedente proprietario che l'aveva ricevuta in regalo da un'anziana signora, siciliana come me, vissuta a Torino fino a tarda età. Alla morte del marito era tornata in Sicilia e non potendo più guidare aveva preso a malincuore la decisione di disfarsi dell'auto, che il consorte - ex operaio Fiat - aveva in qualche modo costruito con le sue mani e le aveva donato in gioventù. Oggi che la vettura è nelle mie mani il suo motore canta ancora ed è rabbioso come si addice a ogni '903 Fiat' che si rispetti. Quando l'acquistai, aveva la verniciatura un po' 'appannata' e qualche piccolo segno di parcheggio, così decisi di farle dare una leggera 'velata' da un carrozziere per restituirla allo splendore originario. Quanto alla meccanica ho fatto eseguire solo le operazioni di manutenzione ordinaria e quelle di solito indispensabili per auto che sono ferme da un pezzo: spurgo del



ciruito di raffreddamento e sostituzione della pompa dell'acqua e del termostato. Prendendo spunto dalla prima riga della targa, l'ho battezzata "Toki", e questo ha dato la stura a parecchi episodi divertenti. Per esempio, ricordo di quando il mio meccanico di fiducia, una volta terminati i lavori di messa a punto, mi disse sorridendo: 'bene, ho finito il lavoro che mi avevi chiesto. Adesso te ne puoi tornare a Tokyo con la tua macchinetta'. Ho 29 anni e sin da ragazzino ho sempre avuto la passione per le 'auto vecchie'; sì, proprio 'auto vecchie', perché a quei tempi - parlo degli anni 90 - le automobili degli anni 70 non erano certo considerate vetture d'epoca, ma semplice materiale per gli sfasciacarrozze”.



GIULIETTO CANESCHI - AREZZO  
**OPEL KADETT B - 1969**

“La vettura è cresciuta con me. Nel maggio del 1969 mio nonno materno la ritirò dalla concessionaria e la equipaggiò con i pochi accessori tanto in voga negli anni 60 - autoradio a pulsanti Delco AM e trombe bitonali Fiamm - e da allora, così è rimasta. Il nonno abitava nella verde campagna toscana e io - classe 1971 - trascorrevi dai lui le vacanze estive, felicissimo di scorrazzare per le strade del paese con quella fantastica berlina dallo stile tanto americano. Non passava giorno senza che sognassi il momento in cui la 'Kadett B' sarebbe stata mia. E così successe, nel 2004; dopo 35 anni di onorato servizio, aveva all'attivo solo 48.000 km, perché il nonno, per gli spostamenti, usava il furgone dell'azienda. A dieci anni tondi dall'acquisto, i soli interventi straordinari effettuati sono stati l'applicazione della vernice antirombo per il sottoscocca e qualche piccolo ritocco di carrozzeria; nel 2013, per il tagliando dei 60.000 km, ho fatto sostituire la frizione e alcuni componenti dell'impianto di raffreddamento”.



MASSIMO LOCATI - CASATENNOVO (LC)  
**LANCIA FULVIA COUPÉ RALLY 1,3 - 1967**

“Per i miei quarant'anni avevo deciso di regalarmi un'auto d'epoca e la mia scelta è caduta su questa 'Fulvia Coupé' che ho comprato non lontano da casa nel 2008. Per farmi assistere nell'acquisto mi sono fatto accompagnare dallo zio meccanico, che mi ha subito confermato che la vettura era a posto, a parte il cuscinetto di un mozzo da sostituire. La targa (MI - E) è ancora quella originale e risale alla prima immatricolazione avvenuta il 14 luglio 1967. Si tratta di una 'Coupé Rally 1.3' che all'epoca era appena uscita e che presenta diverse migliorie rispetto alla prima serie del 1965, soprattutto nelle prestazioni, nettamente più brillanti. Da allora l'auto non mi ha mai dato problemi e ho semplicemente effettuato la manutenzione ordinaria. L'intervento più importante ha riguardato i sedili, che sono stati rimessi a nuovo da un concessionario Lancia della zona. Dopo di che, nel 2008, ho potuto anche ottenere l'iscrizione al Registro Storico Lancia, mentre nel 2012 è arrivata la targa oro Asi. Ogni anno partecipo alla Coppa Intereuropa all'autodromo di Monza ed è sempre per me una grande emozione”.



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



# “CX”, l'ammiraglia HA QUARANT'ANNI

**S**ono stati festeggiati il 1° febbraio, presso la succursale milanese di Citroën Italia, i quarant'anni della “CX”, ammiraglia del Double Chevron presentata nel settembre del 1974 e prodotta sino al 1989 (fino al 1991 nelle versioni station wagon) in oltre 1.100.000 esemplari.

La conferenza, di oltre quattro ore, intervallata da rari filmati d'epoca, è stata introdotta Walter Brugnotti, presidente onorario del Riasec e responsabile della comunicazione Citroën ai tempi della vettura, che ha ripercorso il periodo che ha visto il concepimento del modello, esaminandolo nell'ottica della politica industriale del gruppo Citroën dal dopoguerra sino ai primi anni 70.

La “CX” debuttò in uno scenario poco consono all'arrivo di un'ammiraglia, a causa delle tensioni tra Israele e i vicini Paesi produttori di petrolio e della guerra del Kippur, che determinarono una

crisi internazionale giunta poi al suo acme proprio nel periodo previsto per il lancio della vettura. Tra i relatori erano presenti anche Andreas Zapatinas, car designer, autore di celebri vetture come la Fiat “barchetta” e collaboratore per marchi come Subaru (per cui ha diretto anche il centro stile), Alfa e BMW; Titti Fabiani, pubblicitaria corrispondente di Robert Delpire per l'Italia, che ha gestito l'immagine di Citroën nel nostro Paese sino ai primi anni 80; Camillo Saini, direttore tecnico di Citroën in Italia ai tempi della progettazione della “CX” e Maurizio Marini che cura l'archivio storico Citroën nel nostro Paese.



## Nella culla del centro stile

**Sopra.** Lo sviluppo dei prototipi “CX” (in primo piano); sullo sfondo, una “GS” e una “SM”.

**Sotto.** Una “CX Pallas” del 1983; in origine questa versione più lussuosa e meglio equipaggiata non era prevista nella gamma.



## Cinquina in Africa

**A sinistra.** Al Rally del Senegal del 1977 arrivano cinque “CX” ai primi cinque posti.

**Sotto.** Il nome del modello enfatizza, come la pubblicità, le doti aerodinamiche della vettura.



## DONINGTON PARK (INGHILTERRA)

### IN PISTA UN SECOLO DI MASERATI

I marchi Maserati e Osca saranno festeggiati, il 3-4 e 5 maggio sul circuito di Donington Park (Inghilterra), in occasione dei cent'anni della Casa del Tridente. Nei tre giorni del Donington Historic Festival le Maserati animeranno con una serie di gare ed esibizioni la pista che le vide protagoniste fin dall'apertura dell'autodromo negli anni Trenta e che in epoca recente ha ospitato una delle gare clou del Shell Ferrari Maserati

Challenge. Attesi modelli che hanno fatto la storia del Tridente - “8CM”, “250F”, “A6GCS e “300S” - provenienti dai più prestigiosi Maserati club del mondo. Nello stesso contesto verranno festeggiati anche i novant'anni della rivista inglese Motor Sport, con l'organizzazione di uno speciale trofeo, da disputarsi in due giornate, riservato alle vetture

anteguerra e con la partecipazione di marchi come Bentley, Bugatti, Alfa Romeo, Aston Martin, Frazer Nash, BMW, Vauxhall, Riley, MG e Talbot.



# Usato FirstHand. La sua storia, la tua garanzia.

Marzo è il mese dell'usato: solo vetture usate selezionate e garantite Mercedes-Benz e smart, tutte con il terzo anno di garanzia incluso.\*

Dal 6 al 9 marzo FirstHand ti aspetta al Motodays presso la Fiera di Roma.  
Il 3° anno di garanzia è in omaggio su tutte le vetture esposte.



Un marchio Daimler.

Un percorso di qualità che si ripete ogni giorno.

**100 CONTROLLI**

**CONTROLLO FILTRO DELL'ARIA**

**36 MESI DI GARANZIA**

**AFFIDABILITÀ**

**TRASPARENZA**

**EFFICIENZA**

**YOUNG USED**

**CERTIFICAZIONE PERCORRENZA CHILOMETRICA**

**36 MESI DI GARANZIA**

**YOUNG USED**

**100 CONTROLLI**

**CURRICULUM VITAE VETTURA**

**TRASPARENZA**

**AFFIDABILITÀ**

**CAMBIO OILIO**

**CAMBIO SOTTILE**

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 31 marzo 2014. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su [www.firsthand.it](http://www.firsthand.it)

## CALENDARIO CSAI

Velocità con il freno **TIRATO**

Tra le gare dominano i rally, aumentati di sette unità rispetto allo scorso anno. Invariate le corse in salita; in contrazione, invece, le competizioni in circuito



**D**opo aver pubblicato, nello scorso numero, il Calendario Csaì della "regolarità", ecco quello delle gare di velocità: rally, cronoscalate e pista. La prima considerazione è che i rally, e in parte anche le corse in salita, continuano ad attrarre molti partecipanti, disponendo di uno zoccolo duro di appassionati che ritiene le gare per auto d'epoca più attraenti di quelle contemporanee. In realtà, lo spettacolo offerto dalle regine dei rally degli anni 70 e primi 80, con Porsche e Lancia tra le protagoniste, ha probabilmente maggior appeal rispetto ai rally moderni con le utilitarie Citroën, Fiat, Peugeot e Skoda. Numeri alla mano, si può osservare come - a differenza delle gare di regolarità che sono 14 in meno ri-

spetto al 2013 - i rally a calendario siano 28, come nel 2012, cioè 7 in più dello scorso anno. Le 21 cronoscalate del 2014 sono molte meno delle 35 del 2012; tuttavia, il fatto che non siano calate di neppure un'unità rispetto al 2013, "annus horribilis" della salita, è confortante.

Quanto alla velocità, pur con 5 gare in meno, i 18 eventi in calendario sono tutti di grande interesse, grazie soprattutto a Peroni Racing, che organizza le gare di Campionato Italiano, e alla GPS di Tommaso Gelmini che porta in pista il Challenge Formule Storiche, riservato alle monoposto F. Junior e F3, e l'Alfa Revival Cup, un campionato monomarca per le vetture del Biscione. (P.M.)

RALLY STORICI				
Data	Gara e Provincia	Organizzatore	Validità	Zona
<b>MARZO</b>				
1	8° RALLY STORICO RIVIERA LIGURE - MEMORIAL MAURO ALBINI (SV)	Comitato Riviera Rally	Non titolata	1
7 - 8	4° HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)	Scuderia Etruria Sport	Campionato Italiano	3
<b>APRILE</b>				
4 - 6	SANREMO RALLY STORICO (SE)	Sanremorally	Campionato It. ed Europeo	2
5 - 6	1° RALLY STORICO CITTÀ DI ADRIA (RO)	Delta Sport	Non titolata	2
25 - 26	10° RALLY STORICO CAMPAGNOLO (VI)	Rally Club Isola Vicentina	Campionato Italiano	2
<b>MAGGIO</b>				
3 - 4	SYDNEY - LONDON (BS)	BL Racing	Non titolata	1
3 - 4	RALLY STORICO 500 MINUTI (VR)	Valpolicella Motor Sport	Non titolata	2
10 - 11	TARGA FLORIO HISTORIC RALLY (PA)	Automobile Club Palermo	Campionato Italiano	4
30 - 1/6	3° RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)	Dolomiti Motor Sport Promotion	Non titolata	2
<b>GIUGNO</b>				
3 - 7	MODENA CENTO ORE CLASSIC (RE)	Scuderia Tricolore	Non titolata	3
21 - 22	4° RALLY LANA STORICO (BI)	Veglio 4x4	Campionato Italiano	1
<b>LUGLIO</b>				
5 - 6	HISTORIC SAN MARINO RALLY (RSM)	Fams San Marino	Campionato Europeo	3
12 - 13	15° CIRCUITO DI CREMONA (CR)	Automobile Club Cremona	Campionato Italiano	1
19 - 20	MEMORIAL CONRERO (TO)	Auto Sport Promotion	Non titolata	1
26 - 27	5° VALSUGANA HISTORIC RALLY (TN)	Autoconsult	Non titolata	2
<b>AGOSTO</b>				
28 - 31	19° RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC (UD)	Scuderia Friuli	Campionato It. ed Europeo	2
<b>SETTEMBRE</b>				
5 - 6	9° RALLY STORICO DEL CUNESE (CN)	Sport Rally Team	Non titolata	1
6 - 7	7° RALLY REGGELLO STORICO - COPPA CITTÀ DELL'OLIO (FI)	Reggello Motor Sport	Non titolata	3
6 - 7	7° COPPA ARENA HISTORIC (VR)	Scuderia Car Racing	Non titolata	2
13 - 14	5° HISTORIC RALLYE SAN MARTINO (TN)	San Martino Corse	Non titolata	2
13 - 14	1° RALLY COSTA SMERALDA VINTAGE (SS)	Great Events Sardinia	Non titolata	3
18 - 21	26° RALLY ELBA STORICO - TROFEO LOC MAN ITALY (LI)	Automobile Club Livorno	Campionato It. ed Europeo	3
27	RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO (VI)	Bassano Rally Racing	Non titolata	2
<b>OTTOBRE</b>				
11 - 12	9° RALLY DUE VALLI HISTORIC (VR)	Automobile Club Verona	Campionato Italiano	2
25 - 26	RALLY STORICO PIANCAVALLO (PN)	Automobile Club Pordenone	Campionato Italiano	2
<b>NOVEMBRE</b>				
7 - 8	2° RALLY 999 MINUTI (NO)	Automobile Club Novara	Non titolata	1
13 - 15	7° HISTORIC RALLY CITTÀ DI TRAPANI	Scuderia Erice Historic Car	Campionato It. (riserva)	4
<b>DICEMBRE</b>				
12 - 13	1° RALLY NEIGE RALLY VALLE D'AOSTA STORICO (AO)	Squadra Corse Valle d'Aosta	Non titolata	1

SALITA STORICA					
Data	Gara e Provincia	Organizzatore	Tipo	Validità	Zona
<b>MARZO</b>					
28 - 30	14ª SALITA AL CASTELLO DI RADICONOLI (SI)	Chianticup Racing	NAZ	Campionato Italiano	-
<b>APRILE</b>					
12-13	28ª CAMUCIA-CORTONA (AR)	Circ. Autostoriche Paolo Piantini	ENPEA	Campionato Italiano	-
25 - 27	34ª CAPRINO-SPIAZZI (VR)	Automobile Club Verona	NAZ	Non titolata	-
25 - 27	18ª LAGO MONTEFIASCONE (VT)	Automobile Club Viterbo	NAZ	Campionato Italiano	-
<b>MAGGIO</b>					
2 - 4	60ª COPPA NISSENA (CL)	Automobile Club Caltanissetta	NAZ	Non titolata	-
9 - 11	SCARPERIA-GIOGO (FI)	Aci Promuove Firenze Srl	ENPEA	Campionato Italiano	-
30 - 1	27ª BOLOGNA - RATICOSA (BO)	Scuderia Bologna Squadra Corse	NAZ	Campionato Italiano	-
<b>GIUGNO</b>					
13 - 15	SARNANO-SASSOTETTO (MC)	Automobile Club Macerata	NAZ	Campionato Italiano	-
27 - 29	CRONOSCALATA MONTE ERICE STORICA (TP)	Erice Historic Car	NAZ	Campionato Italiano	-
<b>LUGLIO</b>					
5 - 6	64ª TRENTO-BONDONE (TN)	Scuderia Trentina	INT	FIA - Campionato Europeo	-
11 - 13	CESANA-SESTRIERE (TO)	Automobile Club Torino	INT	FIA - Campionato Italiano	-
11 - 13	16ª CRONOSCALATA GIARRE-MONTESALICE-MILO (CT)	Automobile Club Acireale	NAZ	Non titolata	-
<b>AGOSTO</b>					
1 - 3	40ª ALPE DEL NEVEGAL (BL)	Tre Cime Promotor	NAZ	Non titolata	-
8 - 10	52ª CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI (PE)	Associazione Svolte Di Popoli	ENPEA	Non titolata	-
22 - 24	49ª TROFEO LUIGI FAGIOLI (PG)	Comitato Eugubino Corse	NAZ	Campionato Italiano	-
29 - 31	20ª LIMABETONE STORICA (PT)	Abeti Racing	NAZ	Campionato Italiano	-
<b>SETTEMBRE</b>					
6 - 7	52ª RIETI-TERMINILLO 50ª COPPA BRUNO CAROTTI (RI)	Automobile Club Rieti	NAZ	Non titolata	1
13 - 14	42ª COPPA DEL CIMINO (VT)	Automobile Club Viterbo	NAZ	Campionato Italiano	2
20 - 21	32ª PEDAVENA-CROCE D'AUNE (BL)	Amici Pedavena Croce d'Aune	ENPEA	Campionato Italiano	1
26 - 28	35ª COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (SI)	Chianticup Racing	INT	FIA - Campionato Italiano	3
<b>OTTOBRE</b>					
10 - 12	37ª CIVIDALE CASTELMONTE (UD)	Red White Cividale	ENPEA	Non titolata	1

NOTA: ENPEA - EVENTO NAZIONALE A PARTECIPAZIONE ESTERA AUTORIZZATA

VELOCITÀ STORICA IN CIRCUITO			
Data	Gara e Provincia	Organizzatore	Validità
<b>APRILE</b>			
4 - 6	PERONI RACE WEEKEND 1- IMOLA (BO)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
25 - 27	PERONI RACE WEEKEND 2- VALLELUNGA (RM)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
25 - 27	MUGELLO CLASSIC (FI)	Peter Auto	Variri eventi, tra cui Classic Endurance Racing 1&2, Sixties' Endurance e Heritage Touring Cup.
25 - 27	CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - MUGELLO (FI)	GPS Classic	Campionato riservato alle monoposto F. Junior e F3.
25 - 27	ALFA REVIVAL CUP - MUGELLO (FI)	GPS Classic	Campionato monomarca Alfa Romeo.
<b>MAGGIO</b>			
24 - 25	PERONI RACE WEEKEND 3 - RED BULL RING (A)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
24 - 25	ALFA REVIVAL CUP - RED BULL RING (A)	GPS Classic	Campionato monomarca Alfa Romeo.
<b>GIUGNO</b>			
14 - 15	PERONI RACE WEEKEND 4 - ADRIA (RO)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
14 - 15	CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - ADRIA (RO)	GPS Classic	Campionato riservato alle monoposto F. Junior e F3.
<b>LUGLIO</b>			
5 - 6	PERONI RACE WEEKEND 5 - MONZA	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
5 - 6	ALFA REVIVAL CUP - MONZA	GPS Classic	Campionato monomarca Alfa Romeo.
19 - 20	PERONI RACE WEEKEND 6 - MISANO ADRIATICO (RN)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
<b>SETTEMBRE</b>			
6 - 7	PERONI RACE WEEKEND 7 - MUGELLO (FI)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
<b>OTTOBRE</b>			
4 - 5	PERONI RACE WEEKEND 8- IMOLA (BO)	Gruppo Peroni Race	Campionato Italiano Csai velocità in circuito.
4 - 5	CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - IMOLA (BO)	GPS Classic	Campionato riservato alle monoposto F. Junior e F3.
4 - 5	ALFA REVIVAL CUP - IMOLA (BO)	GPS Classic	Campionato monomarca Alfa Romeo.
25 - 26	CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - VALLELUNGA (RM)	GPS Classic	Campionato riservato alle monoposto F. Junior e F3.
25 - 26	ALFA REVIVAL CUP - VALLELUNGA (RM)	GPS Classic	Campionato monomarca Alfa Romeo.

## BENTLEY "CONTINENTAL FLYING SPUR"

## UN SALOTTO DA 625 CAVALLI

Chi dice Bentley dice classico; anche se si parla dell'ultima nata. La Bentley Milano ha recentemente celebrato il debutto sul mercato italiano della berlina "Continental Flying Spur" model year 2014, svelata al Salone di Ginevra dello scorso anno. La nuova nata, che sostituisce l'omonimo modello lanciato nel 2005 ed è sempre equipaggiata col poderoso W12 di 6 litri biturbo di origine Volkswagen, è la più potente e veloce quattro porte mai costruita dalla Casa di Crewe, accreditata di 625 CV a 6000 giri/min e 320 km/h; altro dato notevole è l'accelerazione da 0 a 100 km/h in appena 4,6 secondi, ottenuta anche grazie all'eccezionale coppia di 800 Nm (81,5 kgm) erogata a soli 2000 giri/min. Tutto ciò nonostante un peso a vuoto di 2475 kg, ridotto di 50 kg rispetto a quello della serie precedente, adottando tra l'altro cofani e parafranghi anteriori in alluminio e un cofano del bagagliaio in materiale composito. Presentata nell'inedita tinta metallizzata Dark Cashmere, la diciassettesima di quelle offerte di serie (altre cento si possono avere come optional), la nuova "Flying Spur" mostra uno stile più elegante e nello stesso tempo più aggressivo, grazie a una carrozzeria più bassa, larga e slanciata, caratterizzata da linee decise e da superfici sapientemente curvate, che nella

galleria del vento ha fatto registrare l'ottimo CX di 0,29. Richiami al design delle Bentley più classiche si ritrovano nella calandra prominente e quasi verticale e nel bagagliaio rialzato rispetto ai parafranghi posteriori. Nell'abitacolo, perfettamente isolato da vetri "acustici", il profumo della pelle (12 colori di serie e 5 optional) e dei legni (2 tipi di serie e 5 optional) crea l'atmosfera ideale per godersi il più sofisticato dei sistemi di infotainment oltre all'impianto audio a 8 canali. Una mirabile sintesi tra classicità, alta tecnologia e prestazioni elevatissime. (M.S.)

## Sintesi di stile e tecnologia

Sopra. La ricca e lussuosa plancia offre diversi livelli di personalizzazione, anche per il legno degli inserti. Sotto. Il tratto distintivo del frontale è la caratteristica calandra con griglia a losanghe, in questa serie ancora più prominente.



## LIBRI

**Titolo:** Tutte le auto dei Presidenti

**Autore:** Antonio Romano (con il patrocinio del Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica - Archivio Storico)

**Editore:** Editore Gangemi

**Pagine:** 365 - **Prezzo:** 44 euro

In un prezioso volume arricchito da moltissime foto d'archivio sono presentate le vetture che dal 1946 hanno prestato servizio presso il Quirinale; dalla Fiat "2800 Torpedo" (1939) alla Lancia "Thema" (2012) attualmente in uso al Presidente Napolitano, passando dalla celebre Lancia "Flamina 335" (1961), l'Alfa Romeo "Alfa 6" (1980), le due Maserati "Quattroporte" (una del 1983 e l'altra del 2004) e la Lancia "Thema" del 1985. Il volume spiega come nasce ogni modello, riportando anche curiosi aneddoti legati al loro impiego. L'ultimo capitolo è dedicato alla storia dei vessilli utilizzati dai Presidenti dall'inizio della Repubblica a oggi.

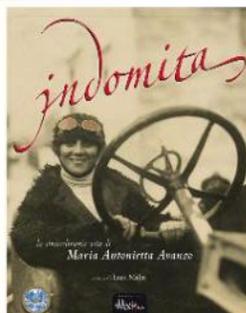
**Titolo:** Indomita

**Autore:** Luca Malin

**Editore:** Libro autoprodotta

**Pagine:** 340 - **Prezzo:** 40 euro

La vita di Maria Antonietta Avanzo, figura femminile straordinaria, che pochi appassionati di motori conoscono. Nata a Contarina, in provincia di Rovigo, nel 1889, fu la prima donna al mondo a correre la Targa Florio (nel 1920), la Mille Miglia (1928) e a Indianapolis (1932); amica intima di D'Annunzio, Mascagni, Hemingway e Mussolini, fu anche la prima rappresentante del gentile sesso a far parte della Scuderia Alfa Romeo e poi di quella Ferrari. Il volume raccoglie il carteggio inedito tra Maria Antonietta e il Vate, il contratto stipulato con la Scuderia Ferrari, l'elenco dettagliato di tutte le gare alle quali ha partecipato e una ricchissima rassegna di articoli d'epoca che la riguardano, provenienti da ogni parte del mondo.



“ Se il settore dell'automobile si fosse sviluppato come l'industria informatica, oggi avremmo veicoli che costano 25 dollari e fanno 500 km con un litro. ”

Bill Gates

## BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX



# BOLIDI SOTTO LE MURA

**C**inquanta blasonati bolidi d'epoca - F1 e Formula Junior degli anni 50 e 60, vetture anteguerra da Gran Prix, granturismo Sport fino al 1970 - animeranno, domenica 15 giugno sul Circuito delle Mura, la nona edizione della Coppa Città di Bergamo. La manifestazione, nella classica formula del Bergamo Historic Gran Prix che lo scorso anno ha portato nella città lombarda ben 40.000 spettatori, intende rievocare la storica vittoria di Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo "P3", nell'unica edizione disputata del 1935. Anche quest'anno il circuito - di 3 km - verrà percorso in senso orario, con partenza dalla Piazza della Cittadella, passaggio attraverso la porta del Pantano scendendo dalla Boccola e transito sul lungo rettilineo fino alla chiesa di S. Agostino, per poi affrontare l'impegnativa curva che immette alla salita del Viale delle Mura, per giungere alla chicane della porta San Giacomo e all'ultimo rettilineo fino al traguardo. Quattro le manche previste, due al mattino e due al pomeriggio, con esposizioni delle vetture, tra l'una e l'altra, in piazza della Cittadella, riportata dopo un lungo restauro al suo fascino originario con affreschi, stemmi nobiliari e l'austero loggione. Tra le vetture presenti, spiccano la Lancia "Marino" del 1954, una Ferrari "Testa Rossa" del 1958, la McLaren "M1B" del 1966 e la mitica Porsche "935 Vaillant" del 1977. Tra le guest star, ha annunciato la sua presenza l'ex pilota di Formula 1 Ivan Capelli. Gli appassionati delle

due ruote avranno pane per i loro denti con le due manche del gran premio riservato alle moto degli anni 50-70. Sarà presente il nove volte campione del mondo Carlo Ubbiali, su MV Agusta "500 GP". Per informazioni: [www.coppacittadibergamo.it](http://www.coppacittadibergamo.it)



## IL PARERE DELL'AVVOCATO Giuseppe Goffo

# COME SI RISALE ALL'ANNO DI COSTRUZIONE?

*Sono proprietaria di una Fiat "Duna" prodotta nel 1991 ma immatricolata solo nel novembre 1993. Poiché sul libretto è indicato solo l'anno d'immatricolazione, come faccio a comprovare quello di costruzione, dato che per ciò che riguarda l'esenzione dal pagamento del bollo la legge fa riferimento all'anno di costruzione e non a quello di prima immatricolazione?*

**Costanza D'Elcico - Caserta**

La legge recita espressamente che un veicolo si considera costruito nell'anno di prima immatricolazione, salvo prova contraria. Ora, siccome la sua "Duna" è stata immatricolata moltissimo tempo dopo l'asserita costruzione, è lei che è tenuta a dimostrare con certezza quando è uscita dalla fabbrica. Questa prova potrà essere fornita tramite certificazione dell'Asi che indichi il periodo di produzione di quel particolare modello, oppure dalla casa costruttrice che dichiari (previa disponibilità di numero di motore e di telaio) la data precisa in cui quel singolo esemplare è uscito dalla catena di montaggio.

# RUOTECLASSICHE

# MOTOCCLASSICHE

# GARECLASSICHE

Periodico mensile **marzo 2014**

<b>DIRETTORE RESPONSABILE</b>	Raffaello 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, Adriano Cimarosti, Massimo Condolo, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Giuseppe Goffo, Luciano Greggio, Dieter Losskarn, Paolo Mazzetti, Silvia Piano, Maurizio Schifano
<b>FOTOGRAFIE</b>	Alfredo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Paolo Carlini, Collezione Maniago, Massimo Condolo, Patrick Corminboeuf, Dieter Losskarn, Thomas Maccabelli, Paolo Mazzetti, Pierpaolo Romano, Simone Romeo, Daniele Tenconi <b>Copertina:</b> Daniele Tenconi, Fotolia.com
<b>DISEGNI</b>	Archivio Quattoruote, 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: [responsabiledati@edidomus.it](mailto:responsabiledati@edidomus.it).

## EDITORIALE DOMUS

S.p.A.

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

**International Director** Sofia Bordone  
**Licensing & Syndication** Carmen Fignini, [fignini@edidomus.it](mailto:fignini@edidomus.it), Tel. +39 02 82472487  
**Ufficio Stampa** Mara Vitali Comunicazione, Tel. +39 02 70108230

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

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

## PUBBLICITÀ

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

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

**AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:**  
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: [valeria@link-media.com](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. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

**SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY**  
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383  
E-mail: [subscriptions@edidomus.it](mailto:subscriptions@edidomus.it)  
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.  
Payment method:  
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa  
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

**UFFICIO VENDITE ITALIA**  
tel. 02 57318431 - fax 02 57318421  
E-mail: [ufvendite@edidomus.it](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 del titolo coppe.*

**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 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.  
Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando al 02 82472459. E-mail: [responsabiledati@edidomus.it](mailto:responsabiledati@edidomus.it).

**PER L'ITALIA**  
Distribuzione SO.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Betola, 18 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 8603301 - telefax 02 8603320.

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

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

**Stampa:** Fotolito L. Lombardo S.p.A.  
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)



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



Copyright 2014 - Editoriale Domus S.p.A. Milano. È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.  
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.





PIÙ



PIÙ



PIÙ

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

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

GRANDE CONCORSO  
**FULL DIGITAL**



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

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



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

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



IMMAGINI INSERITE A SCOPO ILLUSTRATIVO

E con l'abbinata hai una marcia in più

**SCONTO 31%**

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

\*più € 3,90 di contributo spese spedizione

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

**ABBONATI  
ORA!**

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

**Numero Verde**  
**800 001199**

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



**LANCIA "FLAMINIA 3C"**

# CON 3 CARBURATORI



**Qual è il significato della sigla "3C" che ho visto su alcune versioni di Lancia "Flaminia"?**

**Giovanni Barbero**

La sigla "3C" sta a indicare il numero dei carburatori, in questo caso tre, sui motori V6 di 2,5 e 2,8 litri che hanno equipaggiato le versioni "GT", "GTL", "Convertibile", "Sport" e "Super Sport" della "Flaminia". La "GT" e la "Convertibile" avevano carrozzeria di Touring, la "Sport" e la "Supersport" di Zagato. La versione "GT 3C" venne presentata insieme alla "Sport" nel gennaio del 1962 (la "GTL" 2+2 arriverà qualche mese dopo) e aveva poche varianti rispetto alla versione precedente: targhetta "3C" sulla presa d'aria del cofano motore, luci di retromarcia al centro del gruppo ottico e piccole

modifiche alla plancia. La potenza, grazie ai tre carburatori, salì sulle coupé 2,5 litri "GT" e "GTL" da 119 a 140 CV CUNA, mentre la velocità massima passò da 180 a 190 km/h. Nell'autunno del 1963 le "Flaminia GT" e "GTL" adottarono i nuovi motori "3C" di 2,8 litri da 150 CV CUNA, riconoscibili per la sigla "2,8" sul coperchio del vano bagagli. Ciò che migliorava nelle versioni a tre carburatori erano soprattutto elasticità di marcia e riserva di potenza. La "Sport" di 2,5 litri (foto sotto a destra) debuttò anch'essa all'inizio del 1962 e si riconosceva per le maniglie porta in rilievo e non più a filo della carrozzeria, la targhetta "3C" sul cofano motore e la luce di retromarcia sotto al paraurti. A essa seguirono, a fine 1963, la "2,8" e, a novembre del 1964, la "Super Sport". Quest'ultima era dotata di una nuova carrozzeria più filante con la coda tronca.



**Più potenza e più coppia**

*Sopra. Il motore V6 di 60° nella versione di maggior cilindrata, quella di 2775 cm³ da 150 CV. Sotto. Due modelli di "Flaminia" coupé equipaggiati con i tre carburatori: a sinistra la "GT" di Touring e, a destra, la "Sport" di Zagato; entrambe furono presentate all'inizio del 1962.*



**BUICK "CENTURY"**

## UN'OTTO CILINDRI PER L'ISPETTORE KOJAK

**Che modello di auto utilizzava il tenente Kojak nella celebre serie televisiva? Ne esiste un modello in scala?**

**Nino Pezzella**

Telly Savalas (1922-1994, foto piccola), l'indimenticabile attore che impersonò dal 1973 al 1978 il tenente Kojak, investigatore di Polizia a Manhattan, New York, aveva come vettura di servizio la Buick "Century" modello 1973 (foto a lato), una berlina a sei posti con motore anteriore V8 di 5724 cm³ da 152 CV DIN e trazione posteriore. La targa era 383-JDZ e il colore marrone. Le sospensioni della "Century" erano indipendenti all'avantreno e a



ponte rigido al retrotreno, mentre il cambio poteva essere meccanico a tre velocità o automatico "Turbo Hydramatic" a tre rapporti. Queste le dimensioni: lunghezza 5,39 m, larghezza 1,98 m, altezza 1,38 m. La velocità

era di 170 km/h e il consumo di circa 18 litri per 100 km. Questa vettura è stata riprodotta all'epoca dalla Corgi Toys, che ne realizzò un modello in scala 1:36 con tanto di figurini del tenente e di un poliziotto.

## FERRARI F.1 1964

# BIANCHE E BLU PER RIPICCA

**Ho visto la foto di una Ferrari di Formula Uno bianca e blu. Quando e perché fu utilizzata questa livrea al posto di quella tradizionale rossa?**

**Massimo Arzuffi**

Enzo Ferrari, in polemica con la CSI (Commission Sportive Internationale) decise, verso la fine del 1964, di restituire all'Automobile Club d'Italia (rappresentante della commissione per il nostro Paese) la licenza italiana di concorrente a seguito della mancata omologazione della "250 LM". Per questa ragione negli ultimi due gran premi della stagione di quell'anno (Usa e Messico) le monoposto del Cavallino corsero con i colori bianco-blu della scuderia statunitense Nart (North American Racing Team) di Luigi Chinetti, importatore Oltreoceano della Ferrari. I piloti del Cavallino erano John Surtees e Lorenzo Bandini ai quali si aggiunse, per il solo Gran Premio del Messico, Pedro Rodriguez. Le monoposto erano tre: per gli Stati Uniti una "158" a otto cilindri (Surtees) e una "512" a dodici cilindri (Bandini), per il Messico una "158" (Surtees, vincitore del titolo mondiale), una "512" (Bandini) e una "156" a sei cilindri (Rodriguez). Con il 1965 le Ferrari torneranno a correre con la livrea rossa.



**In prova e in pista**  
Sopra. John Surtees sulla Ferrari "158" al Gran Premio degli Stati Uniti nel 1964, dove arrivò secondo dietro a Graham Hill su BRM.  
In alto. La "158" durante i test a Modena con i piloti Surtees (dietro la vettura) e Bandini (a destra). Curiosa la presenza di una Citroën "DS 19".

## SIMCA "900"

# ECONOMICA, ANCHE TROPPO

**Vi risulta sia mai esistita una Simca "1000" in versione economica?**

**Alessio Rellini**

Nel novembre del 1962, a un anno dal lancio della "1000", la Simca mise in listino un modello semplificato denominato "900". Equipaggiato con un motore di 944 cm³ da 45 CV SAE, si riconosceva per i paraurti senza rostri, le cornici dei fari in tinta con la carrozzeria, la scritta Simca di vecchio tipo sul muso e gli interni più sobri. Nel giugno 1963 venne montato il motore da 50 CV e apparve la "900 C" con ammortizzatore di sterzo. Uscirono di produzione nel 1965 a causa dell'accoglienza tiepida della clientela.



## LOGO FIAT



# 115 ANNI DI STORIA

**Dopo la nascita del gruppo FCA, potete pubblicare l'evoluzione del marchio Fiat dalla nascita a oggi?**

**Dario Giarrusso**

Sotto l'acronimo FCA (Fiat Chrysler Automobiles) c'è oggi un gruppo automobilistico internazionale al quale fanno capo sia marchi italiani (Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Abarth, Ferrari, Maserati) sia americani (Chrysler, Jeep, Dodge, Ram). Una volta c'era invece solo la Fiat. Ecco, qui a lato, tutti gli stemmi della Casa torinese dal 1899, anno della fondazione, a oggi. Il primo è quasi un manifesto e reca la scritta "Fabbrica Italiana di Automobili Torino Fiat". Nel 1901 compare il primo logo vero e proprio, con lo sfondo floreale blu. Nel 1904 il marchio diventa ovale ma rimane simile al precedente. Con gli anni Venti arriva quello circolare, circondato da una corona di alloro. Lo sfondo, inizialmente bianco, diventerà poi blu e rosso. Questa grafica così riuscita sarà ripresa nel 1965 per identificare i modelli sportivi. Nel 1932, con la nascita della "Balilla", si assiste a una vera e propria rivoluzione modernista: la scritta Fiat si fa sottile, si allunga e viene inserita in un rettangolo rosso. Lievemente aggiornato, questo marchio identificherà i nuovi modelli fino al 1968, quando il logo diventa romboidale e le lettere che compongono la parola Fiat vengono separate una dall'altra. Il fondo è nero, per diventare blu nel 1983. Con i 100 anni della marca, nel 1999, si assiste a un ritorno al passato per sottolineare che la storia della Casa parte da lontano: torna infatti la forma rotonda già vista negli anni Venti, con la lettera A "tagliata" nell'angolo superiore destro. L'ultimo aggiornamento risale al 2006, quando il marchio prende la forma attuale: il fondo è rosso e il nome Fiat inserito in uno scudetto collocato in un cerchio cromato.



1899



1901



1904



1921



1925



1932



1938



1959



1965



1968



1983



1999



2006

HONDA "PRELUDE 2.0i 16 4WS"

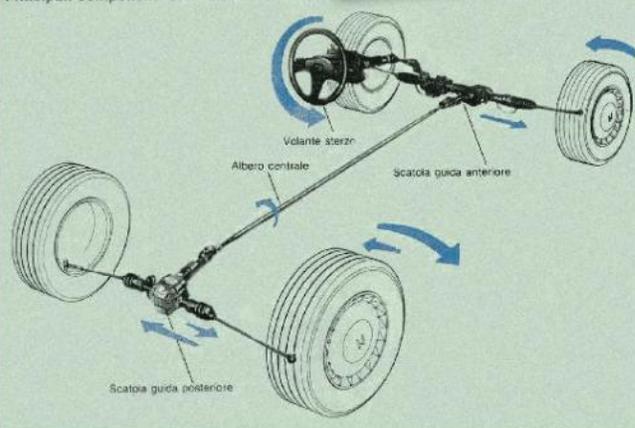
# Sterzo e **CONTROSTERZO**

**Come funzionavano le quattro ruote sterzanti della Honda "Prelude"? Quale fu la prima auto con questo dispositivo?**

**Renzo Rimoldi**

La Honda "Prelude" alla quale lei si riferisce è la "2.0i 16 4WS", modello nato nel 1987 e dotato di motore bialbero di due litri a benzina con sedici valvole da 150 CV. La trazione era anteriore. L'idea delle quattro ruote sterzanti non era nuova, ma i sistemi adottati fino ad allora erano poco pratici e spesso complessi. La coupé giapponese fu invece, secondo la Casa di Tokyo, la prima auto al mondo con le ruote sterzanti in funzione dell'angolo di sterzata e le cui ruote posteriori potevano girare sia insieme a quelle anteriori sia in senso opposto. Nella marcia ad alta velocità (piccoli angoli di sterzo) le ruote si orientavano infatti nella stessa direzione, mentre a quelle più basse (ampi angoli di sterzo) le posteriori ruotavano in senso contrario. Di conseguenza durante un parcheggio o un'inversione a "U" il raggio risultava ridotto rispetto a una vettura tradizionale. Denominato "4WS" ("Four Wheels Steering"), questo sistema, esclusivamente meccanico, era abbastanza semplice e consisteva in una scatola guida anteriore e una scatola guida posteriore e un albero centrale di collegamento. Per quanto riguarda la prima auto con le quattro ruote sterzanti, riteniamo sia stata la Saba (Società Anonima Brevetti Automobilistici) "Torpedo" del 1927 a trazione integrale. Derivata dal modello "Stelvio", aveva motore a quattro cilindri di un litro, 24 CV di potenza e faceva i 75 km/h. Rimase un prototipo, in quanto la Saba fallì nel 1928.

Principali componenti del 4WS Honda



**L'antenate di 60 anni prima**  
In alto. La Saba a quattro ruote sterzanti, un prototipo del 1927.

Sopra. Lo schema di funzionamento del sistema "4WS" della Honda.

A sinistra. La "Prelude 2.0i 16 4WS" in una curva stretta, quando cioè le ruote posteriori girano in senso contrario rispetto alle anteriori.

**MERCEDES-BENZ "130"**

## IDEA VALIDA, SUCCESSO MODESTO

**Vorrei pubblicaste alcune immagini della Mercedes-Benz "130" degli anni Trenta, un modello che non conosco.**

**Alberto Romani**

Costruita tra il 1933 e il 1936, la "130" è stata un modello innovativo per l'epoca, caratterizzato da una linea moderna e da una meccanica sofisticata. Il motore era un quattro cilindri di 1308 cm<sup>3</sup> da 26 CV a 3400 giri montato a sbalzo sull'asse posteriore con cambio (quattro marce) e radiatore rivolti verso l'abitacolo. Il telaio era costituito da un tubo centrale supportato da longheroni e da traverse a sostegno della carrozzeria a due sole porte, che poteva essere chiusa (a destra in alto) oppure cabriolet-limousine (a destra in basso). Grazie al motore dietro, lo spazio interno era piuttosto ampio. Il vano bagagli era doppio: anteriore, assieme alla ruota di scorta e agli attrezzi, posteriore dietro al sedile. Compatte le dimensioni, con una lunghezza di 4,04 metri, una larghezza di 1,52 metri e un passo di 2,50 metri. La velocità era di 92 km/h, il consumo di 9,5 litri/100 km. Ne furono prodotti soltanto poco più di 4000 esemplari.



## GIANNINI "700 4C"

# QUATTRO CILINDRI IN "500"

Mio padre mi ha parlato di una Fiat "500" con motore a quattro cilindri costruita negli anni Sessanta. Si ricorda bene?

Vittorio Gangemi

Sì, e il motore fu realizzato dalla Gianni nei primi anni Sessanta per essere montato e testato su una Fiat "500 D". Derivato da quello a soglia della "500 Giardiniera", esso venne presentato al pubblico al Salone di Torino del 1966 sulla Gianni "700 4C", la cui scocca era la stessa della "500 F". Si trattava di un boxer raffreddato ad aria a circolazione forzata con alesaggio di 67,4 mm e corsa di 49 mm nato da un'idea di Domenico Gianni e progettato dall'ingegner Carlo Gianni. La cilindrata era di 698 cm<sup>3</sup>, il rapporto di compressione di 8,9:1, la potenza di 36 CV SAE a 5200 giri/min. Cilindri in ghisa, testate di alluminio, due alberi a camme nel basamento erano altre delle sue caratteristiche. L'alimentazione era assicurata da due carburatori Weber "26 OC". Secondo la Casa romana il quattro cilindri boxer della "700" vantava una buona coppia sin dai bassi regimi e un'ottima accelerazione, fattori che lo rendevano adatto alla circolazione urbana. Inoltre ben si prestava alle elaborazioni per la sua robustezza. Venne montato nel 1967 su un'utilitaria dalla linea simile a quella della Fiat "850 Coupé" e carrozzeria di Frua. Gli elevati costi di produzione di questo motore ne frenarono però lo sviluppo e ne impedirono la diffusione commerciale. Pochissimi, a quanto ci risulta, i propulsori prodotti, uno dei quali appartiene al Registro Storico Gianni.



### Fu solo un esperimento

Sopra. La "700 4C" carrozzata da Frua: non entrò mai in produzione. In alto. Il motore a quattro cilindri boxer progettato e costruito da Gianni. Derivava dal bicilindrico a soglia della Fiat "500 Giardiniera". A sinistra. Il boxer montato sulla "700 4C", presentata dal costruttore romano al Salone di Torino del 1966.

# 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



**MILLE MIGLIA 2013**

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



**TARGA FLORIO 1955-1973**

- € 129,00
- \* PAG: 400
- \* FOTO: centinaia in b/n e col.
- \* TESTO: Italiano/inglese/  
tedesco



**SCHLEGELMILCH:**  
SPORTS CAR RACING 1962-1973

- € 49,00
- \* PAG: 540
- \* FOTO: circa 800 in b/n e col.
- \* TESTO: Italiano



**RALLY**

- € 38,00
- \* PAG: 480
- \* FOTO: 600 in b/n e col.
- \* TESTO: Italiano/Inglese/  
Francese/Tedesco/  
Spagnolo/Olandese



**LE MACCHINE AGRICOLE**  
LAVERDA

- € 39,00
- \* PAG: 288
- \* FOTO: 420 in b/n e 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)

viene a trovarci su Facebook e eBay



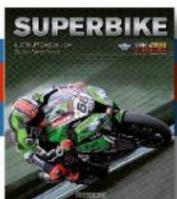
**DUCATI MONSTER**  
20th Anniversary

- € 39,00
- \* PAG: 240
- \* FOTO: centinaia b/n  
e colori
- \* 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



**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

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

## MANIFESTAZIONI 2014

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
25/27 APRILE	MILANO AUTOCCLASSICA - PAD. 14
10/11 MAGGIO	MODENA MOTOR GALLERY MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A

VENDITA PER CORRISPONDENZA MINIMO D'ORDINE € 20,00



# Arrugginite IN PACE

## Abbandonata dai ladri

Nella foto. La vecchia Hudson "Terraplane" del 1936 è divenuta uno dei "monumenti" della zona più fotografati dai turisti.

In quel deserto giacciono da decenni relitti di veicoli abbandonati, oggi rifugio di animali, punto di riferimento dei viaggiatori e attrazione turistica

testo e foto di Dieter Losskarn



**U**na Hudson "Terraplane" del 1936 scivola veloce con le ruote in *dérápage* sulla pista di sabbia, lasciando dietro di sé una lunga scia di polvere; giunta in cima a un lieve promontorio si blocca, e lì rimane. Fino ad oggi.

A bordo ci sono due ladri di diamanti in fuga, uomini che hanno compiuto il furto nella zona estrattiva in mezzo al deserto della Namibia, sottraendo anche la vettura del direttore della miniera. Gli agenti della sicurezza li inseguono da vicino fino a quando, poco prima di raggiungere il canyon Geisterschlucht (letteralmente, Gola degli spiriti), un pneumatico anteriore non regge allo sforzo e la Hudson si proietta verso l'alto, compie un paio di giri su sé stessa e si ferma in un grande polverone; i ladri balzano a terra



ma non hanno nemmeno il tempo di mettere mano alle pistole, perché vengono uccisi sul colpo dai fucili degli inseguitori. I loro spiriti si aggirano da allora nella zona, mentre il relitto della Hudson, rimasto abbandonato nel deserto, serve oggi come punto di riferimento per i cacciatori.

Un'altra versione sulla fine di questa automobile racconta di un padre di famiglia tedesco >

**Con la testa a posto**

*Sopra. Il sei cilindri Hudson: 93 CV, che salivano a 100 con l'optional della testa in alluminio e il rapporto di compressione più elevato.*





**De Soto e non solo**  
Sopra. Ciò che rimane di una De Soto "Airflow", vettura aerodinamica del 1934, sulla quale è appoggiato il "muso" di un altro veicolo.

che negli anni Trenta avrebbe compiuto in questa località un'escursione domenicale con moglie e figli; terrorizzato dai fantasmi che aleggiavano in quel luogo, avrebbe abbandonato precipitosamente la vettura. È trascurabile quale delle due storie trovi riscontro nella realtà; conta il fatto che la Hudson "Terraplane" è oggi divenuta un soggetto fotografico nel comprensorio del Klein-aus-Vista Farm, nel Sud della Namibia.

Il caldo secco della zona ha conservato i "monumenti" abbandonati di una passata mobilità. Per lo più essi cadono in rovina nel deserto, come

ad esempio la Peugeot "404", che è rimasta immobilizzata dietro una duna di sabbia a Brandberg e che nessuno si è preoccupato di andare a recuperare, perché le lunghe distanze e il territorio quasi impraticabile rendono assolutamente sconsigliabili simili imprese.

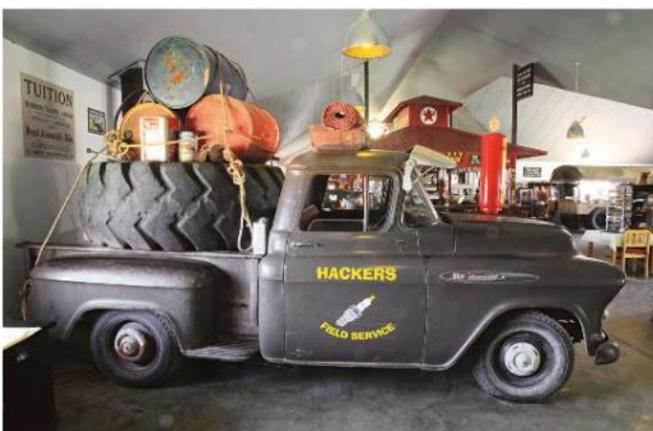
La Namibia è stata una delle poche colonie tedesche in Africa. La Germania assunse nel 1884 il controllo della regione, che prese il nome di Africa Tedesca del Sudovest. A fine Ottocento nella zona sudoccidentale si insediò una colonia tedesca, difesa da una guarnigione di fucilieri, che vi trasferì tonnellate di materiali provenienti dalla Germania. I coloni tedeschi portarono con sé anche un numero crescente di automezzi, i quali, in mancanza di officine, venivano regolarmente abbandonati là dove esalavano l'ultimo respiro.

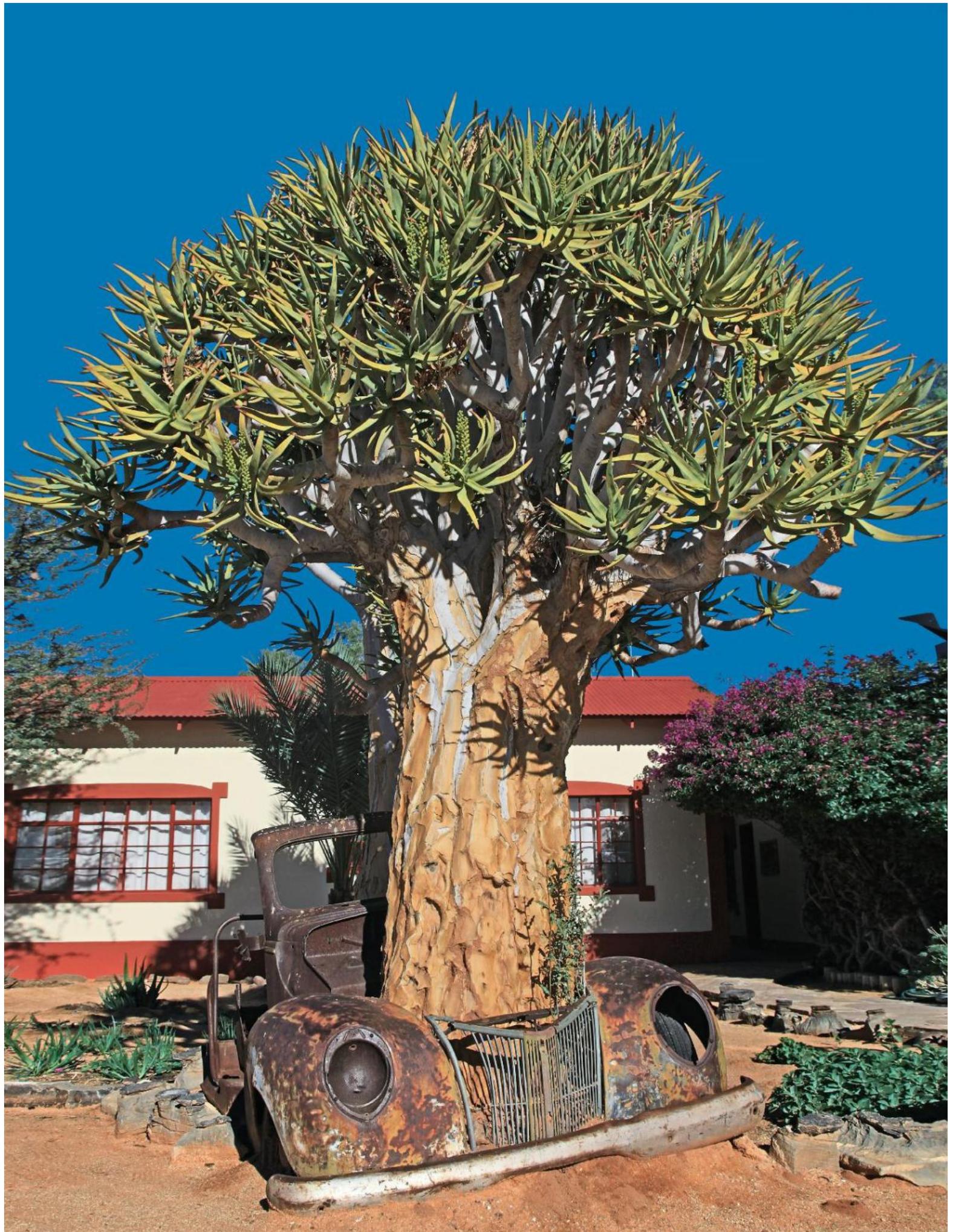
Durante la prima guerra mondiale il Sudafrica occupò la colonia, che uscì dalla giurisdizione

**Alloggiare tra i rottami**

Sotto. Il proprietario Manni Goldbeck ha trasformato il lodge "Canon Road House", nel Sud della Namibia, in un museo delle auto recuperate nel deserto. Da sinistra in senso orario: una Land Rover "Series I"; il bancone del bar con souvenir e reperti del deserto della Namibia; una Morris "Minor 1000" del 1956; un pickup Chevrolet "3100".

A destra. Le dimensioni dell'albero cresciuto attraverso il vano motore di questo "avanzo" di Ford del 1939 danno un'idea del tempo trascorso dall'ultimo viaggio.







**Il Leone s'è addormentato**  
Sopra. Una Peugeot "404", forse  
vittima di un capottamento.  
Sopra a destra. Una bellezza locale  
finge scherzosamente di rifornire  
una Cadillac di fine anni Quaranta.

**ALL'OMBRA DELLE VECCHIE CARCASSE  
IL TERRENO SI MANTIENE UMIDO  
E LA VEGETAZIONE NE APPROFITTA...**



zione del Kaiser (la Namibia ritroverà l'indipendenza soltanto nel 1990, dopo una lunga guerriglia). Negli anni Venti cominciarono ad arrivare nel Paese numerosi veicoli di costruzione inglese e americana.

Tutti quei relitti si sono oggi rivelati un'inattesa fonte di ricchezza. Arrossate dalla ruggine, le carcasse d'auto, camion e trattori alimentano la curiosità dei turisti. Negli ultimi anni si è infatti sviluppata nel Paese la consapevolezza che questi relitti storici, ormai integrati nel paesaggio e spesso unici punti di riferimento nel deserto, debbano essere lasciati là dove si trovano, essendo parte della storia del Paese. Manni Goldbeck, direttore del lodge "Canon Road Hou-

se", nei pressi del Fish River Canyon, è un fautore della conservazione dei relitti. Il suo motto è "Rust in peace", "Arrugginisci in pace". Basti dire che ha fatto piazzare davanti all'ingresso del suo residence i resti di un autocarro Ford degli anni Trenta. Goldbeck ha trovato seguaci tra gli agricoltori della zona, che difendono i relitti presenti sui propri terreni e conducono gratis i turisti a visitarli.

Intanto, il lodge "Canon Road House" si è trasformato in un singolare museo di relitti, che Manni Goldbeck ha recuperato nel deserto, con la collaborazione dei suoi "seguaci". I turisti che hanno la "benzina nel sangue" trovano in questo luogo un autentico parco dei divertimenti. ■

#### **Effetto fioriera**

*Nella foto. Il vano motore di questo autocarro leggero Ford degli anni Trenta ha creato l'habitat ideale per la sopravvivenza di un alberello. Sullo sfondo, un pickup Dodge degli anni Sessanta.*



YOUNGTIMER Opel "Speedster" 2001-2006

# URCA! VA COME UNA LOTUS



Ma è una Lotus! La sportiva tedesca infatti è costruita nello stabilimento di Hethel (Norfolk) dove ha sede la blasonata Casa britannica e condivide con la "Elise" il telaio e lo schema meccanico. Il motore invece è, per fortuna, l'affidabile Opel "Ecotec". Cosa le manca? Il marchio...

di Marco Di Pietro



**S**ervosterzo? No, grazie. Servofreno? Manco per idea. Climatizzatore? Non serve: al limite si asporta il tettuccio, così si cambia l'aria. E la radio? Quella c'è ma, per regolare la sintonia, chi guida deve allungarsi a destra come se fosse Tiramolla. Ma che razza di auto è la Opel "Speedster"? Semplicemente una vera auto da corsa omologata per l'uso stradale. Una vettura leggerissima (850 kg a vuoto), con un motore 4 cilindri di 2,2 litri aspirato da 147 CV che catapulta in avanti la "Speedster" quasi come fosse un dragster (la Casa dichiara 0-100 km/h in 5,9 s). Un assetto rigidissimo che mette a dura prova le vertebre anche passando sui tombini ma che, in quanto a tenuta di strada, è una delizia per i driver esperti. Insomma: un telaio sublime, una scocca in materiali leggeri compatta, un motore potente, che invoglia a girare alto (anche se l'auto mostra di sopportare molti cavalli in più, che in effetti arrivarono nel 2003 con la versione "2.0 Turbo" da 200 CV).

In poche parole una tipologia di auto del tutto inusuale per la Casa di Rüsselsheim. Chi desidera acquistare una youngtimer sportiva trova nella "Speedster" l'oggetto ideale: è una spider, è decisamente divertente da guidare ed è stata "tirata" in un numero di esemplari molto ridotto (soltanto 7996, di cui meno di 300 venduti in Italia, tra aspirate e "Turbo"). Il pedigree della "Speedster" vanta un altro elemento di estremo interesse: è stata progettata e prodotta in collaborazione con la Lotus. Deriva infatti dalla "Elise", anche se, come sottolineavano all'epoca i responsabili Opel, "l'evoluzione di

#### Inglese d'origine

*Nella foto. La "Speedster" nasceva sulla base della Lotus "Elise". Veniva infatti costruita nello stabilimento Lotus di Hethel e aveva persino un numero di progetto Lotus ("Type 116"). La filosofia è la stessa: massima leggerezza, telaio e sospensioni sofisticate, dotazione ridotta all'osso.*

#### Pro

Prestazioni superbe  
Consumi contenuti  
Costi di gestione accettabili  
Rivalutazione certa  
Produzione limitata

#### Contro

Difficile da trovare  
Guida impegnativa  
Qualità costruttiva scadente  
Futuro da "storica" lontano  
Marchio poco "nobile"



**Alluminio a vista**

Sopra. L'aggettivo che meglio descrive la "Speedster" è "essenziale". Nell'abitacolo una plancia lineare, con incastonato un cruscotto con due soli strumenti (è lo stesso della Lotus "Elise"); il climatizzatore non c'è, gli alzacristalli sono manuali (con manovella in alluminio a traliccio per togliere qualche grammo di peso). Sulla destra della plancia una targhetta riporta il numero progressivo di produzione.





**Scarichi sovrapposti**  
 Nella foto. La parte posteriore è caratterizzata dal doppio scarico centrale sovrapposto. La carrozzeria, pur derivata da quella della Lotus "Elise", non condivide con quest'ultima nessun pannello.



sviluppo ha portato a tante e tali modifiche da dover essere considerato un progetto a sé stante". Dalla "Elise" la "Speedster" eredita la leggerezza e lo spirito di auto da corsa senza compromessi. Tutto ciò che non è indispensabile non c'è: niente servosterzo, niente servofreno, né chiusura centralizzata, né vetri elettrici, né climatizzatore. Inoltre l'abitacolo è quasi claustrofobico e il bagagliaio (posteriore, dietro al motore centrale trasversale) più che un vano sembra una sorta di cassetto portaguanti.

L'accessibilità a bordo non risulta certo agevole: la portiera piccola, il brancardo alto e il tetto (asportabile) a poco più di un metro da terra impongono doti da contorsionista. Per calarsi al posto guida occorre afferrare saldamente la parte alta del volante, inserire la gamba destra nel pozzetto davanti alla pedaliera, far scivolare il sedere sul brancardo e raggomitolare la gamba sinistra per infilarla sotto al volante.

Una volta preso posto nell'abitacolo, ci si sente fasciati dall'auto quasi come in una Formula 1. Per uscire da questa posizione insaccata, le cose si complicano, specie per chi non ha più l'agilità di un teenager.

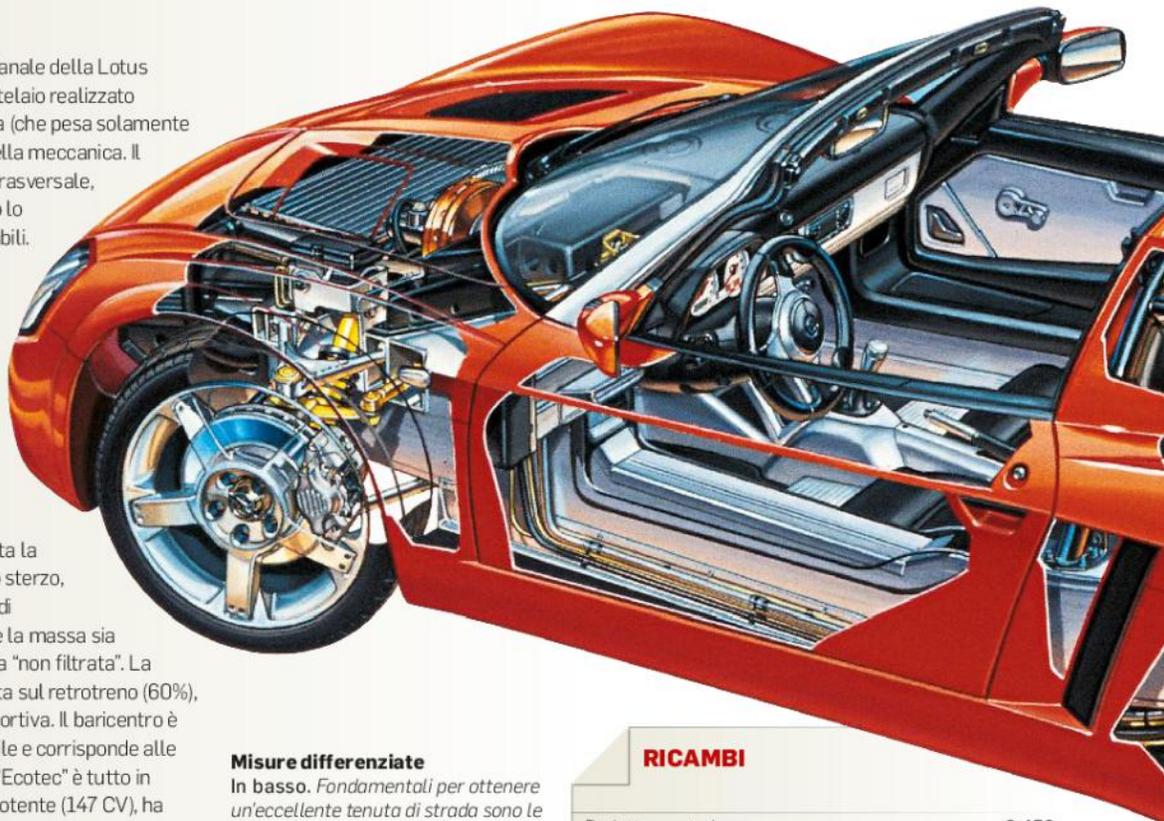
La "Speedster" è un'auto per "manici" veri; racchiusi nell'abitacolo, con tutti i comandi a portata di mano e con la visuale concentrata sullo scarno cruscotto (lo stesso della "Elise"), non resta che avviare il motore, un "Ecotec" che, essendo posizionato immediatamente dietro allo schienale dei piccoli sedili, non manca mai di disturbare le orecchie col suo fragore. Per di più, l'"Ecotec" ama girare in alto... e invoglia il pilota ad affrontare qualsiasi percorso come se fosse l'ultima tornata di un gran premio. Perché il limite di tenuta è solamente il coraggio di chi guida nel tenere giù il piede sull'acceleratore. E più si pesta sul gas, più la "Speedster" corre come su invisibili binari. Se si molla, invece, le reazioni sono quelle tipi- ➤

**Imbottitura sottile**

Sopra. I sedili hanno una imbottitura scarsa, per contenere il peso, ma nella guida sportiva trattengono bene il pilota. La corta leva del cambio è a torretta, per consentire al driver di spostare la mano dal volante con rapidità nelle cambiate. Caratteristica la "trave" in alluminio che divide in due l'abitacolo.

# IL TELAIO IN LEGA PESA **APPENA 71 KG**

La "Speedster" nasce sul pianale della Lotus "Elise" di cui conserva, oltre al telaio realizzato completamente in lega leggera (che pesa solamente 71 kg), anche la disposizione della meccanica. Il motore è posteriore-centrale trasversale, mentre le sospensioni seguono lo schema a quadrilateri deformabili. La scocca, invece, è prevalentemente in materiali compositi. La carrozzeria consta di soli 25 pannelli, prodotti col procedimento dello stampo chiuso. I freni, assistiti dall'impianto ABS, sono a dischi autoventilanti su tutte le quattro ruote, ma non dispongono di servofreno, per lasciare alla sensibilità del pilota la massima efficacia frenante. Lo sterzo, direttissimo, è privo anch'esso di servoassistenza, sia per ridurre la massa sia per garantire al pilota una guida "non filtrata". La ripartizione dei pesi è sbilanciata sul retrotreno (60%), come si conviene a una vera sportiva. Il baricentro è posizionato più in basso possibile e corrisponde alle cosce del guidatore. Il motore "Ecotec" è tutto in alluminio. Pur discretamente potente (147 CV), ha doti di coppia interessanti per un aspirato: 20,7 kgm (203 Nm) a 4000 giri/min; il 90% della coppia è già disponibile a 1900 giri. Notevole lo sforzo per alleggerire questo motore, che pesa 138 kg, ben il 10% in meno rispetto alla precedente versione da 2 litri e 136 CV che equipaggiava altre Opel sportive.



### Misure differenziate

In basso. Fondamentali per ottenere un'eccellente tenuta di strada sono le "scarpe": sviluppate dalla giapponese Bridgestone, le gomme hanno dimensioni molto differenti davanti e dietro: 175/55 R 17 all'avantreno, 225/45 R 17 al retrotreno. Queste misure sono state decise dopo lunghi collaudi su strada.

### RICAMBI

Proiettore anteriore	€ 450
Faro posteriore	275
Pastiglie freni anteriori	160
Dischi anteriori	300
Set 4 pneumatici	1100
Cofano anteriore	900
Portiera	400



che di un'auto col motore centrale: se non si è veloci a controsterzare, è facile che la sbandata del posteriore vi faccia trovare in direzione opposta alla marcia...

Lo sterzo è granitico (ma direttissimo) e per frenare occorre premere il pedale con una forza alla quale non si è più abituati dagli anni Sessanta. Però in velocità l'auto sterza e frena esattamente come vogliamo, se si impara a trattarla con brutalità. Insomma, un giocattolo da corsa che costa oggi come un'utilitaria nuova (14.000 euro per la versione "aspirata", 1000 in più per la "Turbo"). Il suo valore è sceso soltanto di poco più del 50% in oltre dieci anni (da nuova nel 2001 costava oltre 30.000 euro). Ed è destinata a rivalutarsi già al compimento del ventesimo anno d'età. Il momento giusto per accaparrarsene una è proprio questo: non è entrata nel mirino dei collezionisti ed è ancora disponibile nei circuiti del mercato dell'usato. Più facile trovarla da un venditore privato, anche se un salonista di Pescara attualmente dispone persino di un esemplare a km zero. Difetti importanti la "Speedster" non ne ha, se non marginali (e dovuti alla "disinvoltura" costruttiva "all'inglese" -in-



**Motore in buca**  
 In alto. Al quattro cilindri si accede in modo non proprio agevole. I bagagli, pochi, trovano posto nell'esiguo vano alle spalle del propulsore.  
 Sotto. Il cofano anteriore cela il radiatore e le componenti dell'impianto frenante e dello sterzo.



## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, trasversale 4 cilindri in linea Alésaggio 86 mm Corsa 94,6 mm Cilindrata 2198 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 10:1 Potenza 147 CV (108 kW) a 5800 giri/min Coppia massima 20,7 kgm (203 Nm) a 4000 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro Iniezione elettronica multipoint Omologazione Euro 4 Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter 6 litri Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata Capacità radiatore 12,3 litri Impianto elettrico a 12 V, batteria 38 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva comando centrale Rapporto finale: 3,85:1 Differenziale autobloccante Frizione monodisco a secco Pneumatici anteriori 175/55 R 17; posteriori 225/45 R 17 Cerchi in lega 5,5x17J (ant.); 7,5x17J (post.).
<b>Corpo vettura</b>	Roadster targa due porte, due posti Telaio in lega leggera Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti, ABS Scatola guida a cremagliera Serbatoio carburante 36 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2330 mm Lunghezza 3786 mm - Larghezza 1884 mm Altezza 1117 mm - Peso a vuoto 850 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 217 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 5,9 secondi Consumo medio 8,5 litri/100 km.

## GAMMA COLORI

### Vernice pastello:

Calypso Red  
 Colmar (Bugatti) Blue Mono  
 Yellow Solid  
 Brilliant Yellow  
 British Racing Green  
 Black

### Vernice metallizzata:

New Silver Effect  
 Petrol Effect  
 Moonland Effect

### Vernice perlata:

Rabiata Red Effect  
 Titan Gold/Giallo Capri Effect  
 Europa Blue/Europablau Effect  
 Le Mans/Rio Verde/Lethane Green Effect  
 Mandarin/Orange Effect  
 Coral/Chagall Blue Effect  
 Switch Effect  
 Black Sapphire Effect  
 Dolphin Grey Effect  
 Capri Yellow Effect  
 Brilliant Yellow Effect

### LA PAGELLA

<b>Fascino</b>	<b>****</b>	Anche se non ha il pedigree della "cugina" Lotus, è una sportiva eccellente, che sa regalare inebrianti sensazioni di guida.
<b>Prezzo</b>	<b>****</b>	14.000 euro sono molti in relazione alle concorrenti (meno sportive) che costano la metà. Però si tratta di un investimento con prospettive interessanti.
<b>Costo di gestione</b>	<b>****</b>	Consuma pochissimo (grazie al peso), anche se la si guida in modo molto sportivo. La meccanica è semplice e affidabile.
<b>Uso quotidiano</b>	<b>***</b>	Bassissima da terra, scomoda e rigidissima: non è l'ideale per il traffico quotidiano delle città, ma si presta magnificamente a un uso saltuario.
<b>Affidabilità</b>	<b>****</b>	La sua origine inglese si vede nella componentistica e nella costruzione un po' "disinvolta" in alcuni dettagli. Dal punto di vista meccanico è ok.
<b>Reperibilità ricambi</b>	<b>****</b>	Si trova tutto perché è molto recente, anche se la disponibilità di ricambi di concorrenza non è così abbondante come per la Lotus "Elise".
<b>Attività dei club</b>	<b>*****</b>	Molto attivo nei raduni è il club Opel Speedster Italia, con sede a Bolzano Vicentino (VI). La bibbia dei fans è in Inghilterra: <a href="http://www.vx220.org.uk/forums/">www.vx220.org.uk/forums/</a>

### VALORE NEL TEMPO

## ANCORA IN DISCESA

La "Speedster" sta ancora scendendo, ma a breve inizierà il trend positivo, mano a mano che gli appassionati riscopriranno questa sportiva senza compromessi. All'epoca ebbe un successo modesto, ma i cultori delle auto "dure e pure" la guardano con interesse. Certo non raggiungerà mai le quotazioni delle contemporanee Lotus, ma è meno costosa da preparare e si rivela più affidabile, soprattutto rispetto alle "Elise" con motori di derivazione Rover e Toyota.



#### Quattro luci in un trapezio

Sopra. Caratteristico il faro posteriore, che segue la sagoma della spigolosa carrozzeria.

A destra. Tolto il tettuccio, l'accessibilità migliora sensibilmente. Quando è chiusa la vettura offre comunque un riparo precario dalla pioggia.



### LE CONCORRENTI

						
	Opel Speedster 2.2 16V	Alfa Romeo Spider 2.0i T.S. L	Audi TT Roadster 1.8 20V	BMW Z3 2.2	Lotus Elise	Mercedes SLK 200 K.
<b>Cilindrata</b> cm <sup>3</sup>	2198	1970	1781	2171	1795	1998
<b>Potenza</b> CV/kW	147/108	150/110	180/132	170/125	122/90	163/120
<b>Velocità</b> km/h	217	210	235	224	200	223
<b>Prezzo all'epoca</b> (euro)	32.119	31.711	36.416	31.758	35.983	35.218
<b>Quotazione attuale</b> (euro)	14.000	3000	6500	8000	16.000	6000

## SULLA "SPEEDSTER" È DIFFICILE ANDARE PIANO, PERCHÉ IL TELAIO È TALMENTE PERFETTO DA INVOGLIARE CHIUNQUE A CERCARE IL LIMITE

fatti quest'auto veniva assemblata nello stabilimento Lotus di Hethel, accanto alla linea dell'"Elise") oppure legati all'utilizzo che ne è stato fatto nel corso degli anni. Difficile che una di queste "targa roadster" sia stata usata per più di 3-4000 km all'anno. E quasi mai durante la brutta stagione perché la protezione dagli agenti atmosferici è piuttosto precaria; la tenuta del tettuccio asportabile lascia infatti alquanto a desiderare. Un difetto cui è quasi impossibile porre rimedio: in caso di diluvio, preparatevi ad avere i piedi a mollo e a dover provvedere a un'asciugatura di fino (in questo si è facilitati dai rivestimenti molto "sommari").

I guasti più ricorrenti sono ascrivibili alle vibrazioni della scocca, causate dall'assetto ultrarigido: viti, bulloni, componentistica e pannelli tendono a smontarsi o a scollarsi (molti particolari, per ottene-

re la massima leggerezza, sono addirittura accoppiati soltanto col velcro). La qualità dei manicotti è scadente (tendono a cuocersi), il radiatore raffredda poco e il termostato va controllato con attenzione. La frizione non dura più di 40.000 km; i dischi dei freni e le pastiglie si consumano con frequenza più che doppia rispetto a un'auto normale. Però i ricambi costano meno di quelli Lotus (ma per la "cugina" inglese il mercato degli "alternativi" è più fiorente). Tuttavia il difetto più fastidioso è che nell'abitacolo si frigge come un uovo, sia d'estate sia d'inverno.

Più facili da reperire sono le "2.2" aspirate: in Italia le vendite sono state di quattro "2.2" ogni singola "2.0 Turbo": quest'ultima costava oltre il 20% in più e, nonostante i 200 CV, non era più divertente da guidare, anzi: in un percorso misto, l'aspirata risultava persino più veloce. 



### Poche le tengono testa

*Sotto. Sul circuito di Vairano la "Speedster" girava in 1 minuto e 26 secondi: un tempo alla portata di poche sportive di ben più alto lignaggio. Un risultato stupefacente, specie considerando la potenza di appena 147 CV.*



### I DATI DI QUATTORRUOTE (maggio 2001)

#### Velocità massima km/h

Dichiarata	217
Effettiva	223,667 in V marcia

#### Accelerazione

km/h	secondi
0-60	2,9
0-100	6,9
0-120	9,2
0-130	10,7
0-140	12,6
0-160	17,2

#### Ripresa in V marcia

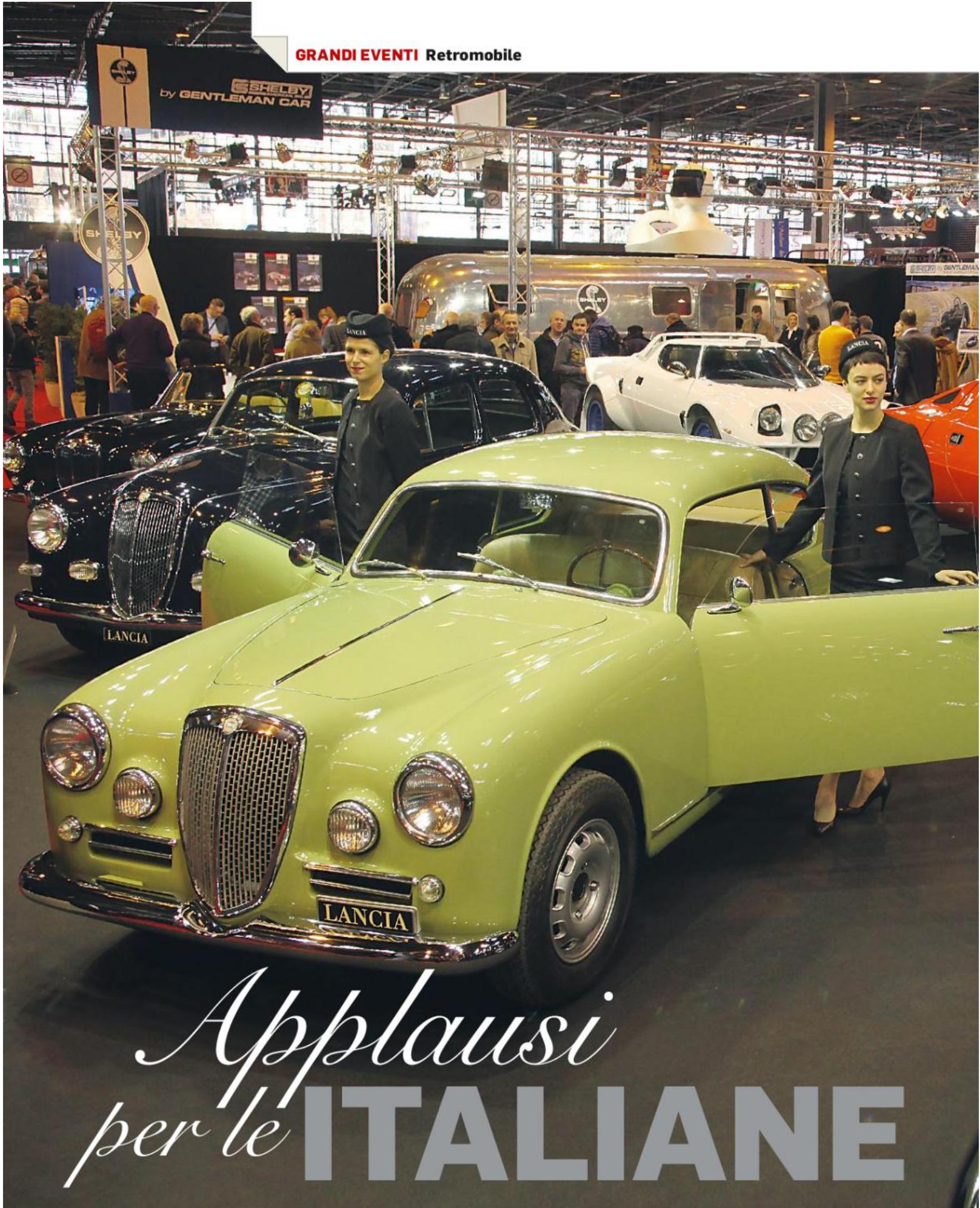
km/h	secondi
70-100	6,6
70-120	11,5
70-130	14,1
70-140	16,7

#### Frenata

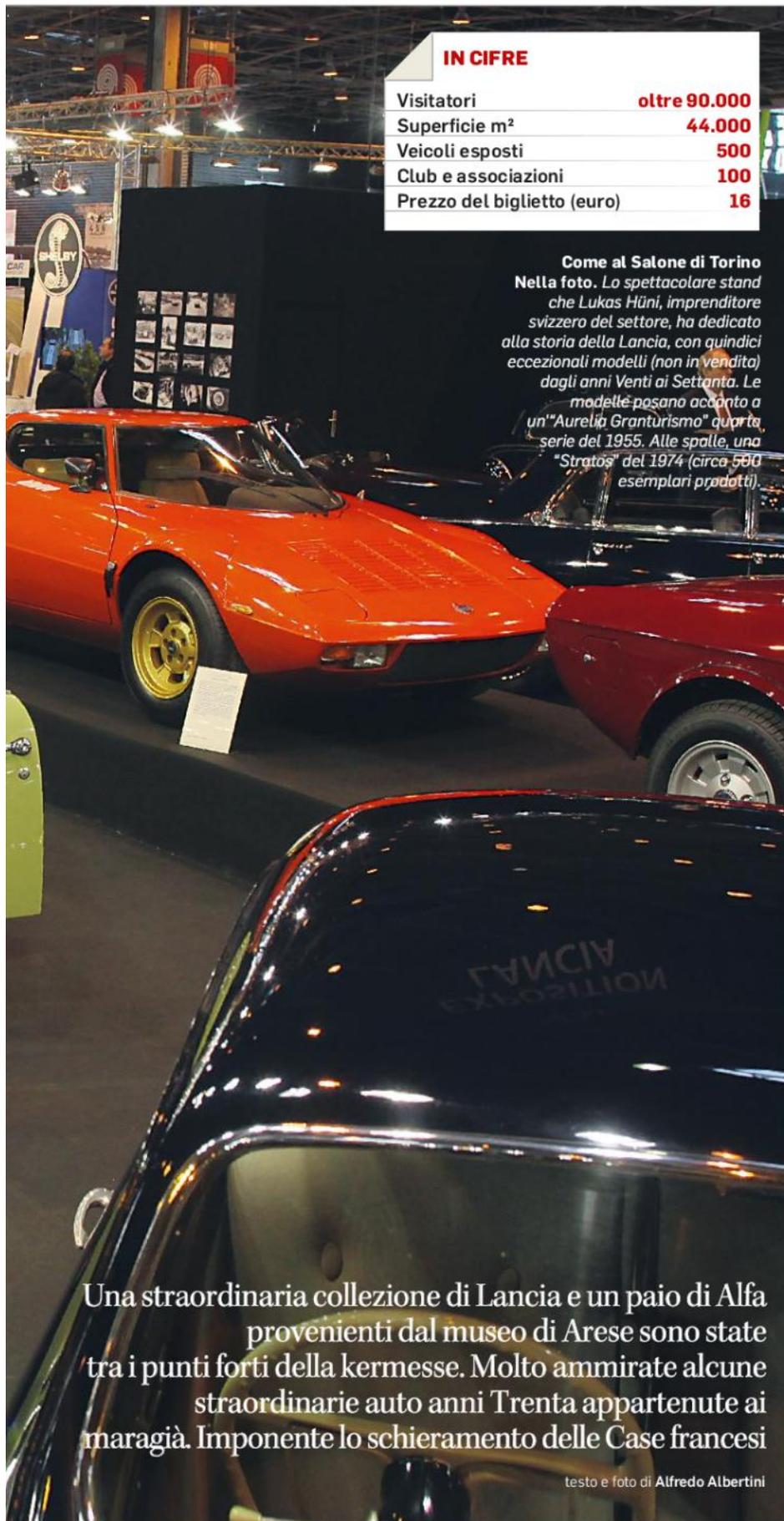
km/h	metri
60	13,0
100	36,1
130	61,0
160	92,4

#### Consumo

km/h	km/litro
70	21,4
90	17,9
100	16,3
120	13,6
130	12,4
140	11,4



*Applausi*  
per le **ITALIANE**



### IN CIFRE

Visitatori	<b>oltre 90.000</b>
Superficie m <sup>2</sup>	<b>44.000</b>
Veicoli esposti	<b>500</b>
Club e associazioni	<b>100</b>
Prezzo del biglietto (euro)	<b>16</b>

**Come al Salone di Torino**  
 Nella foto. Lo spettacolare stand che Lukas Hüni, imprenditore svizzero del settore, ha dedicato alla storia della Lancia, con quindici eccezionali modelli (non in vendita) dagli anni Venti ai Settanta. Le modelle posano accanto a un "Aurelia Granturismo" quarta serie del 1955. Alle spalle, una "Stratos" del 1974 (circa 500 esemplari prodotti).

Una straordinaria collezione di Lancia e un paio di Alfa provenienti dal museo di Arese sono state tra i punti forti della kermesse. Molto ammirate alcune straordinarie auto anni Trenta appartenute ai maragià. Imponente lo schieramento delle Case francesi

testo e foto di Alfredo Albertini



**S**e qualcuno in passato si era lamentato per lo spazio troppo compresso riservato a quella che è da sempre considerata la più raffinata esposizione europea di auto d'epoca, quest'anno ha dovuto ricredersi. La trentanovesima edizione di Retromobile, infatti, si è spostata al padiglione 1 della fiera di Porte de Versailles a Parigi, passando da 36.000 a 44.000 metri quadrati di superficie coperta.

Sotto a un'ampia e luminosa hall centrale erano collocate le Case costruttrici (Citroën, Peugeot, Renault tra le francesi, Mercedes-Benz, Porsche e Skoda tra le altre) mentre a destra dell'ingresso, ben protetta da transenne, c'era l'area riservata all'asta di Artcurial (vedi pag. 60). Anche quest'anno i temi presentati erano numerosi e spesso inediti: dalle straordinarie automobili dei maragià indiani degli anni Venti e Trenta (tra cui l'Alfa "RL SS" del 1925 del museo di Arese), ai mezzi della prima guerra mondiale (di cui ricorrono i cento anni), dall'avventura della "Dakar" (quella inventata da Thierry Sabin nel 1977) ai bolidi da record di Thomas e Campbell, passando per le Alpine di Jean Rédélé. Un Salone più da ammirare che da "comperare", nel senso che le automobili in vendita non erano certo molte (a parte quelle riservate alla vendita all'incanto) e destinate per la gran parte a una clientela d'élite dalle elevate possibilità economiche.

L'appassionato poteva comunque restare facilmente vittima della cosiddetta sindrome di Stendhal, quella che colpì il celebre scrittore francese davanti a certi capolavori dell'arte. E qui a Parigi di capolavori a quattro ruote ce n'erano tantissimi: Bugatti, Delage, Delahaye, Rolls Royce, Bentley, Ferrari da competizione (una per tutte la "330 P4" che fu, tra gli altri, di Parkes e Scarfiotti), Alfa Romeo e Lancia. A proposito di quest'ultima, è stata ammiratissima l'esposizione di una quindicina di modelli del passato (e non in vendita) curata dall'azienda svizzera Lukas Hüni. Noi italiani ci siamo sentiti molto orgogliosi di vedere le macchine di Vincenzo esposte in un Paese straniero, mentre i francesi commentavano la bellezza dell'"Aurelia", la grinta della "Stratos", la modernità della "Lambda"...

## CITROËN "C10" - COME UNA GOCCIA D'ACQUA



Oltre ai numerosi modelli esposti dai vari club francesi, nello stand della marca del Double Chevron era presente anche un prototipo di una monovolume ante litteram. Si trattava del tipo "C 10" del 1956 (foto sopra), ideato dall'ingegner André Lefèbvre e soprannominato "Goccia d'acqua" per la sua forma particolare. Poteva trasportare quattro persone e aveva le sospensioni idropneumatiche come la "DS". Il motore era il bicilindrico di 425 cm<sup>3</sup> della "2 CV", la scocca in alluminio e la parte alta del padiglione si apriva ad ali di gabbiano. Molto ammirata anche la "SM Opera" a quattro porte di Chapron del 1974 (foto a destra).



## ALPINE - I TESORI DI JEAN RÉDÉLÉ



Jean Rédélé (1922-2007) fondò l'Alpine nel 1955 a Dieppe. Figlio del locale concessionario Renault, egli si appassionò giovanissimo alle corse, prima partecipando ad alcune gare, poi preparando le auto. A Retromobile è stata allestita una rassegna delle sue vetture da competizione più importanti, tra cui (da destra nella foto) la "M64" del 1964 con motore di 1,3 litri, la "A210" del 1966 con motore di 1,5 litri campione mondiale Endurance e la "A110" del 1965 di 1,4 litri. L'Alpine, negli anni Settanta, passò sotto il totale controllo della Renault.

## PEUGEOT - IL LEONE ESCE ALLO SCOPERTO

**T**ra i costruttori non poteva mancare la Casa di Sochaux, che aveva uno degli stand più grandi. Oltre ai modelli di serie, quest'anno si sono viste vetture davvero speciali, come la "203 Cabriolet" carrozzata da Worblaufen nel 1951 (nella foto accanto) e la "172R Grand Sport" del 1926 in un'originale versione spider a tre posti (nella foto più a destra).



## PORSCHE - SI CELEBRANO LE MANS E "TARGA"



**Q**uasi in concomitanza con il lancio della nuovissima "911 Targa" la Casa di Stoccarda ha esposto la sua antenata, la cui prima versione debuttò nel 1965 (nella foto un'esemplare del 1972). Più a sinistra, la "550 Spyder" del 1954 n.0012 che fu dodicesima alla 24 Ore di Le Mans di quell'anno.

### LE AUTO DEI MARAGÌÀ

## VENGONO DALL'INDIA MA SENZA TURBANTE

**N**egli anni Venti e Trenta i maragìà indiani acquistarono e importarono nel loro Paese svariate decine di eccezionali automobili, una selezione delle quali è stata mostrata al pubblico per la prima volta in Europa. Quindici in tutto i pezzi, tra cui Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Delage, Delahaye e Rolls Royce. Tra queste ultime spiccava la "Phantom III" ordinata dal maragìà di Kolhapur che sbarcò a Bombay dalla nave "Somali" il 24 luglio del 1937. Ostentava sul radiatore una preziosa statuetta in cristallo di Lalique. La Delahaye era rappresentata da una "135", carrozzata Fioni & Falaschi nel 1938, che fu prima del maragìà di Dawanager e poi di quello del Jaipur: oggi appartiene alla collezione di Peter Mullin. C'era anche una bellissima Alfa Romeo proveniente dal museo di Arese: la "RL SS" del 1925 carrozzeria Castagna ed ex sultano Aga Khan III con motore a sei cilindri di tre litri.



### Lusso senza limiti

Sopra. La Rolls Royce "Phantom III" ex maragìà di Kolhapur che nel 1971 fu acquistata da un collezionista americano.

A sinistra. L'Alfa Romeo "RL SS" del 1925 con carrozzeria Castagna.

Più a sinistra. Ruote coperte per questa elegante Delahaye "135" del 1938 carrozzata Fioni & Falaschi.

1914-18

## UN SECOLO FA LA PRIMA GUERRA **MOTORIZZATA**



**N**el 1914 scoppiò la prima guerra mondiale, primo conflitto che vide un massiccio impiego degli autoveicoli e dei carri armati. Per ricordare questo importante e tragico avvenimento che coinvolse quasi tutte le potenze mondiali è stato ricostruito all'interno della fiera un tratto della "Via Sacra" francese, ovvero l'arteria di collegamento tra Verdun e il centro logistico di Bar-Le-Duc sulla quale transitarono migliaia di camion carichi di uomini, munizioni e materiali bellici. I mezzi esposti, sistemati tra filo spinato e sbarramenti, comprendevano anche autoambulanze, camion e vetture. Tra queste c'era una delle 1300 Renault "AG-1", i famosi taxi della Marna, requisiti dal generale Gallieni per trasportare le truppe al fronte. I taxisti ebbero l'ordine di lasciare acceso il tassametro e tutti furono rimborsati, anche se la cifra finale fu decisamente elevata. C'era poi la Renault "ES 40 CH" del 1915 utilizzata dal Maresciallo di Francia Joseph Joffre come veicolo di comando e dal 1985 di proprietà della Champagne Taittinger di Reims. Alcuni di questi mezzi si possono ammirare al Musée de la Grande Guerre a Meux (Francia): [www.museedelagrandeguerre.eu](http://www.museedelagrandeguerre.eu)



### La Losanga va all'attacco

A sinistra. Il carrarmato Renault "FT" fu prodotto in 4000 esemplari. In alto. Questa ambulanza aveva lo chassis della Ford "T", ma il cassone attrezzato per il carico di tre-quattro feriti era costruito in Francia. Il motore era a benzina di 2,8 litri.

### Al fronte con il taxi

Sopra. La Renault "AG-1" in versione landaulet è stata il celebre taxi della Marna impiegato per il trasporto delle truppe al fronte tra il 6 e il 7 settembre del 1914. Questo esemplare fa parte del museo Henri Malartre di Rochetaillée-sur-Saône (Francia).

### È rimasto solo lui

A destra. Il camion De Dion Bouton "Type GO" del 1912 aveva motore a otto cilindri a V e venne usato durante il conflitto per portare le casse di munizioni. Si tratta dell'unico esemplare sopravvissuto.



## RENAULT - L'“ESPACE” È NATA ALLA MATRA

**N**on tutti sanno che la Matra, dopo aver realizzato nel 1981 il prototipo “P18”, che diventerà la futura e fortunata “Espace” della Renault, propose il progetto a Peugeot e Citroën, che rifiutarono. E fecero male, perché questa monovolume a sette posti ebbe un successo commerciale straordinario e diede il via a una serie pressoché infinita di reinterpretazioni, non sempre riuscite. A Retromobile si è visto non solo il prototipo sopra citato, ma anche l'intera generazione di “Espace”, dalla prima serie del 1984 fino alla quarta del 2002. Lo stand ospitava inoltre un nutrito numero di esemplari di “8 Gordini”, stradali e da competizione, in occasione dei suoi primi cinquant'anni.



### Dal prototipo alla serie

Sopra. La Renault “Espace 2000 TSE” del 1987.

In alto. Il prototipo “P 18” del 1981 proveniente dal museo della Matra di Romorantin (Francia).

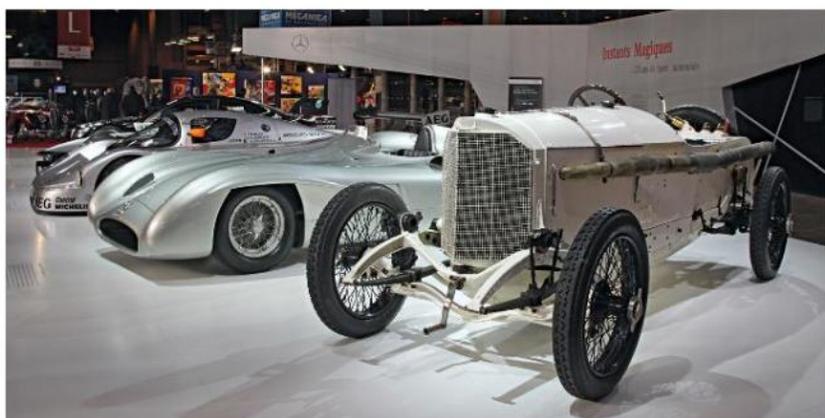
A sinistra. La “8 Gordini” del 1965 preparata per il Servizio Competizioni della Casa.

## LANCIA - LA STORIA NON È IN VENDITA

**F**inalmente un'esposizione sulla storia della Lancia degna di questo nome. Ci ha pensato la società svizzera Lukas Hünli AG che ha portato a Parigi una quindicina di eccezionali automobili sportive, da corsa e di serie dall'anteguerra (“Lambda” del 1924) sino agli anni Settanta (“Stratos” del 1974). Tutte provenivano da collezioni private e non erano in vendita, nonostante le numerose richieste formulate dagli appassionati ai responsabili dello stand. In primo piano nella foto vediamo la “D24” che vinse la Targa Florio con Piero Taruffi nel 1954 e dietro una “Fulvia HF”.



## MERCEDES - 120 ANNI DI CORSA



**B**ianco abbagliante per lo spazio riservato alla Mercedes-Benz e dedicato ai 120 anni dello sport automobilistico, a partire dalla Daimler a due cilindri del 1894 per arrivare fino alla “CLK” del DTM di Jean Alesi. Nella foto, il modello del 1914 con motore di 4,4 litri da 105 CV che corse il Gran Premio di Francia tenutosi quell'anno a Sud di Lione. A fianco c'era la “W196 R Stromlinie” del 1954: il motore era un otto cilindri di 2,5 litri da 256 CV. Sullo sfondo la Sauber-Mercedes “C9” del 1989 che, con i suoi 720 CV, raggiungeva i 370 km/h.

IL MERCATO

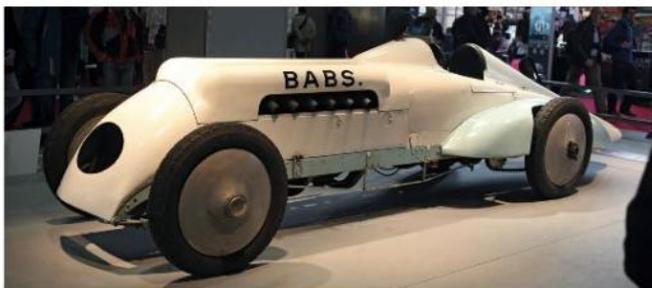
NELLE BOTTEGHE DEL VINTAGE



Non era come passeggiare in Faubourg Saint-Honoré, la via più chic di Parigi, ma poco ci mancava. Vetrine scintillanti con oggetti rari, cataloghi introvabili di modelli d'anteguerra, bellissimi giocattoli in latta e distributori di benzina restaurati a nuovo hanno trasformato l'area dedicata al mercato in un dedalo di vicoli nobili dove i prezzi erano adeguati alla merce. 1300 euro per il libro di Enzo Ferrari "Le briglie del successo", seppure autografato dall'autore, erano però tanti, 6250 euro per una pompa Gilbarco della Shell degli anni Quaranta tantissimi (al centro nella foto accanto). E così i nostri più importanti commercianti di automobilia (in alto a sinistra) si sono adeguati portando il meglio e lasciando i collezionisti francesi, inglesi e americani a bocca aperta.

AUTO DA RECORD - LA RICERCA DELLA VELOCITÀ

Sempre grande il fascino delle auto da record del passato. Due di questi bolidi troneggiavano proprio all'ingresso della manifestazione. Il primo era la "Babs" di John Parry Thomas con motore avio di 27 litri da 600 CV (sotto) che nel 1926 raggiunse i 275 km/h a Pendine (Inghilterra). L'anno successivo lo sfortunato Thomas perse la vita tentando di migliorarsi. Il secondo era la Sunbeam da 450 CV di Malcolm Campbell con motore avio di 18,3 litri da 350 CV (a destra) che il 21 luglio del 1925, sempre a Pendine, raggiunse i 242 km/h.





**Con la "4" alla "Dakar"**

A sinistra. In omaggio ai 35 anni della Parigi-Dakar erano esposte alcune delle auto più rappresentative. Questa è la Renault Sinpar "4" che corse l'edizione 1980.

**Berlinetta stradale**

Sopra. La Ferrari "250 LM Berlinetta Stradale Speciale" di Pininfarina del 1964: questa vettura era la versione "civilizzata" del famoso modello da competizione e aveva il lunotto di copertura del motore di dodici cilindri a V di 3,3 litri in plexiglas.

**Trasporti del Cavallino**

Sotto. La bisarca Fiat "642 RN2" carrozzata Bartoletti che la Ferrari utilizzò a partire dalla fine degli anni Cinquanta per il trasporto delle proprie vetture da competizione.



**Restauro radicale**

Sopra. La Bristol "401" del 1948 telaio 217 con carrozzeria "Superleggera" di Touring è in fase di restauro totale. Era esposta nello stand dell'azienda di Terrazzano di Rho (Milano). Il motore era un sei cilindri due litri di derivazione BMW.

**Dal Museo di Arese**

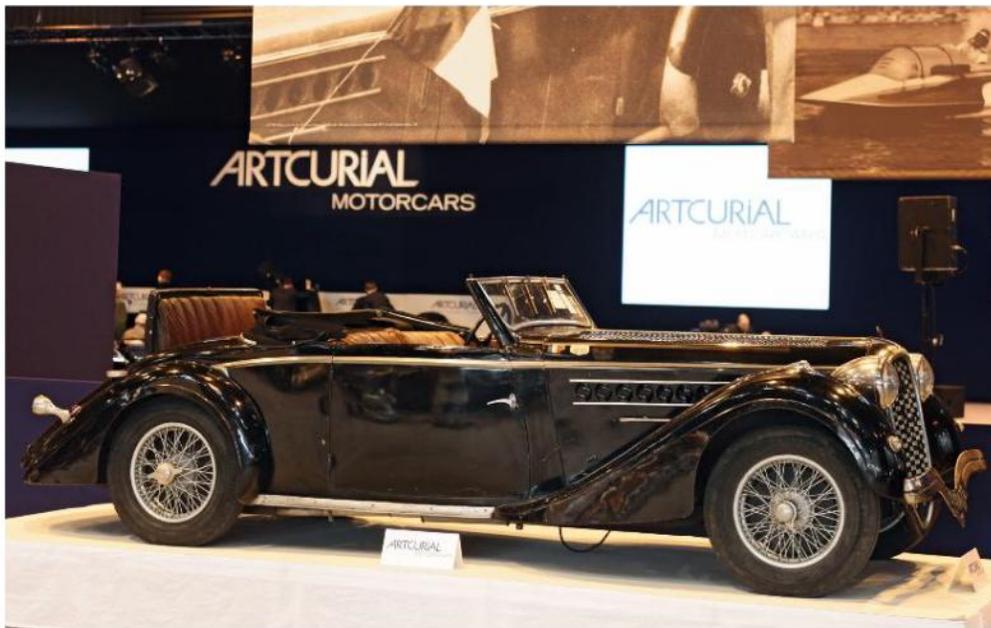
A destra. Automobilismo Storico Alfa Romeo ha portato nello stand dell'Alfa Club de France questa "TZ2" del 1965 del museo di Arese. Telaio tubolare e motore a quattro cilindri di 1570 cm<sup>3</sup> da 170 CV. Solo nove gli esemplari prodotti.





## I prezzi stabili fanno IL "TUTTO ESAURITO"

Quasi 550 lotti, assegnati all'87%, sono stati battuti alle affollatissime aste del 7 e 8 febbraio; 25 milioni di euro l'incasso complessivo



### Ferrari "Testarossa" - 1986

€ 51.256

A destra. Prezzo in linea con Ruoteclassiche per questo esemplare Rosso Corsa, telaio n. 66783, con appena 73.156 km alle spalle.

### Asa "1000 GT" - 1965

€ 95.360

Sotto. Con targhe italiane di Catania, dove fu venduta da nuova, ha avuto come ultimo proprietario il presidente del registro italiano dedicato a questo modello. Telaio n. 01180.



### Delahaye "135" Chapron - 1937

€ 619.840

Sopra. Nella stessa famiglia dal 1961, non è mai stata restaurata e si presentava in un eccezionale stato di conservazione. Il telaio ha n. 47545.

### Ferrari "330 GT 2+2" - 1964

€ 114.432

Sotto. L'elegante coupè di Maranello è passata di mano a un prezzo corrispondente alla nostra valutazione. Il telaio e il motore portano lo stesso numero: 5831.





**Lamborghini "Miura S" - 1969**

**€ 806.720**

A sinistra. Con telaio n. 4377 e motore n. 30436 era in condizioni da concorso e si presentava con gli interni in cinghiale, richiesti all'origine come ordine speciale. 32.000 i km percorsi: a corredo c'era anche il libretto di uso e manutenzione.

**Ford "Cortina Lotus" - 1965**

**Invenduta**

Sotto. Esempio preparato professionalmente per la partecipazione a gare storiche con rollbar, sedili Sparco, pedaliera da competizione. La stima era di 55-65.000 euro, ritenuta eccessiva dai potenziali acquirenti.



**Mercedes-Benz "190 SL" - 1961**

**€ 104.896**

Sopra. Si tratta di una imitazione della famosa "SLR" da corsa, realizzata partendo da una meno nobile "190 SL" in pessimo stato. Le specifiche sono simili al modello originale, tra cui cofano in alluminio e cerchi speciali.



**Aston Martin "DB2/4" - 1957**

**€ 172.840**

Sopra. La versione "MK III" di questa sportiva inglese, qui esposta in allestimento rallye, si presentava pronta per le gare storiche. Il motore d'origine è stato sostituito negli Stati Uniti nel 2002 con uno completamente revisionato.

**Rolls Royce "20/25" - 1933**

**€ 77.840**

A destra. Anche questo esemplare, nato limousine e ricarrozzato cabriolet da Kellner nel 1938, rispecchia la quotazione di Ruoteclassiche.



# *La coppia più bella* **DEL MONDO**

Sulla meccanica della berlina "B10", che nel 1950 aveva stupito per i contenuti tecnici raffinati, nacquero due vetture sportive che, col contributo di Pinin Farina, si imposero anche per la linea: dinamica, innovativa, seducente. Ancora oggi esse sono il vanto della creatività italiana. Gli esemplari del nostro servizio appartengono alla collezione Lancia; la coupé è conservata

di **Maurizio Schifano**, foto di **Daniele Tenconi**



#### **Come Pinin l'ha fatta**

*Nella foto. La "Gran Turismo" è conservata. I paraurti in alluminio con profili in gomma e rostri la classificano come "prima serie". I ripetitori laterali furono aggiunti dopo il 1959, in seguito all'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada.*

### È la terza costruita

Sotto. La "Spider" appartiene alla Lancia dal '67 (anno cui corrisponde la targa) ed è stata restaurata nel 2011. Caratteristici i paraurti in due pezzi in acciaio cromato.

**C**onservata la berlinetta, restaurata la spider. Appartengono alla Collezione Storica Lancia ed erano esposte entrambe nel nostro stand ad Auto e Moto d'Epoca 2013. Due splendide e rare vetture che meritavano di essere protagoniste delle nostre pagine, anche per dare un riscontro tangibile all'ammirazione degli esperti e alla curiosità dei neofiti, che al Salone di Padova hanno manifestato un vivo interesse per le versioni sportive dell' Aurelia, perfetto connubio tra eleganza formale, raffinatezze tecniche, prestazioni e confort di marcia.

Presentata al Salone di Torino del 1951, la berlinetta "Aurelia Gran Turismo", siglata "B20", adotta lo schema meccanico della berlina "B10", la capostipite di tutte le "Aurelia", lanciata al Salone di Torino

del 1950. Una vettura quest'ultima di fondamentale importanza sul piano tecnico: la "B10", infatti, monta il primo motore V6 di serie della storia, progettato dall'ingegner Francesco De Virgilio (angolo tra le bancate di 60° per garantire la massima equilibratura, cilindrata di 1754 cm<sup>3</sup>, potenza di 56 CV), e adotta un gruppo frizione-cambio separato dal motore e montato al retrotreno in blocco col differenziale, uno schema "transaxle" ispirato a quello delle Alfa Romeo da competizione d'anteguerra.

Per ridurre al minimo le masse non sospese, come già sull'antenata "Aprilia", i freni posteriori sono "inboard", cioè sui semiassi, a ridosso del differenziale, invece che sulle ruote. Interessante anche l'inedi- ➤



# B20

**PROTAGONISTE** Lancia "Aurelia Gran Turismo" 1951 e "Aurelia Spider" 1955

## MOLTI DEI COMPONENTI SONO IDENTICI A QUELLI DELLA BERLINA "B10". L'IMPOSTAZIONE MECCANICA È LA STESSA

ta sospensione posteriore a ruote indipendenti, brevettata dalla Lancia, caratterizzata da bracci obliqui che oscillano su articolazioni non allineate e munite di boccole in gomma, per contrastare le eccessive variazioni di camber.

Sulla "B20", allestita su un pianale con passo accorciato rispetto a quello della "B10" (2660 mm contro 2860), una meccanica così raffinata e d'intonazione sportiva, realizzata con tecniche ancora in parte artigianali e perciò assai accurata, trova la sua applicazione più naturale e indovinata. Anche perché su questo modello viene montata la nuova versione del V6 con cilindrata di 1991 cm<sup>3</sup>, che già equipaggia la berlina "B21", presentata all'inizio del 1951 e praticamente identica alla "B10". Grazie a un più elevato rapporto di compressione (8,4:1 contro 7,8:1) e a due carburatori monocorpo Weber "32DR7SP" al posto dell'unico doppio corpo Solex "30 AAI", questo motore sviluppa sulla "B20" una potenza di 75 CV anziché 70; in tal modo, anche in virtù di un peso in ordine di marcia di 1000 kg contro i 1150 della berlina, la vettura acquista il necessario mordente.

Elegantissima nella sua levigata carrozzeria, la berlina "B20" incanta il pubblico del Salone di Torino del 1951 esattamente com'era avvenuto l'anno prima con la berlina "B10". Innovativa nella meccanica e nella linea, essa contribuisce in modo determinante a diffondere nel mondo il concetto di granturismo all'italiana, finora rappresentato dalle bellissime ma troppo esclusive Cisitalia, Ferrari e Maserati. Intendiamoci, anche la "B20" è molto performante per l'epoca, ma grazie all'equilibratura e all'elasticità del suo V6, che gira con una regolarità stupefacente considerata la sua architettura, è anche silenziosa e godibile nel traffico - allora in verità scar-



so - delle grandi città. Non solo: pur offrendo un assetto di guida sportivo, la "B20" risulta una vettura molto comoda, anche per merito di sedili anteriori bene imbottiti e con sedute abbastanza rialzate. Il prezzo stabilito al lancio della vettura, 2.870.500 lire, è molto elevato. Alla Lancia ne sono consapevoli: infatti hanno previsto di costruirne un centinaio di esemplari, considerando questa versione sportiva alla stregua di una fuoriserie destinata a una élite di estimatori della marca.

Invece le cose vanno diversamente: l'inaspettata pioggia di ordini che giunge all'indomani del Salone, in un clima di generale fiducia nel futuro, convince Gianni Lancia a rivedere i programmi. L'allestimento della vettura è affidato a Pinin Farina, al

### Il terzo uomo

*Sopra. La carrozzeria della prima serie mostra tratti più semplificati rispetto a quelli delle serie successive. Le coppe ruota, in alluminio, sono identiche a quelle delle berline "B10" e "B21".*

*Sotto a sinistra. Non facile l'accesso alla panchetta posteriore, destinata comunque ai bagagli.*

*Sotto a destra. Volante e strumenti sono simili a quelli delle "B10" e "B21". Come sulle berline, il cambio è sul piantone. Ciò consente di ospitare, davanti, un terzo passeggero.*





**Il pilota ha l'appoggio**  
Sotto. Il sedile del passeggero,  
più largo di quello di guida,  
include un bracciolo, comodo  
nella guida sportiva.  
I rivestimenti interni sono in  
stoffa e finta pelle. Su questo  
esemplare i sedili anteriori  
sono stati restaurati  
utilizzando un tessuto molto  
simile all'originale.



## CARATTERISTICHE (GT)

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - V6 di 60° 4 supporti di banco Alesaggio 72 mm - Corsa 81,5 mm Cilindrata 1991 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 8,4:1 Potenza 75 CV a 4500 giri/min Coppia 14 kgm a 3500 giri/min Valvole in testa a V, aste e bilancieri Distribuzione ad albero a camme centrale Due carburatori Weber "32 DR7SP" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 <sup>a</sup> non sincronizzata), in blocco col differenziale Leva di comando al volante Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,44:1 Pneumatici 165 x 400.
<b>Corpo vettura</b>	Berlinetta 2-3 posti Scocca portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, astucci telescopici Lancia Sospensione post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a leva Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e ruota elicoidale Serbatoio carburante 75 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2660 mm Carreggiata ant./post. 1280/1300 mm Lungh. 4280 mm - Largh. 1540 mm Altezza 1400 mm - Peso a vuoto 1000 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 162 km/h Consumo medio 11,5 l/100 km.



### O la ruota o la valigia

Sopra. Poco felice la sistemazione della ruota di scorta sul piano di carico. D'altra parte, lo spazio sotto il piano del bagagliaio è occupato dal serbatoio benzina. Per il rifornimento occorre aprire il bagagliaio tirando una leva dietro il sedile di guida. Il tappo si trova infatti all'interno, sulla sinistra.



### "Vu sei per sessanta"

A sinistra. Ottimale la soluzione del V6 di 60°, che consente di ottenere la migliore equilibratura contenendo al minimo gli ingombri. Motore e radiatore, montati in posizione arretrata, risultano protetti in caso d'urto. La calandra mostra il foro per la manovella. Sarà abolito con la terza serie del 1953.

## COMPATTA MA FIN TROPPO SOBRIA, LA CODA SARÀ MODIFICATA PIÙ VOLTE NELLE SERIE SUCCESSIVE



quale molti attribuiscono anche il disegno, che secondo altri è invece di Felice Mario Boano, allora titolare della Ghia. A fronte delle molte richieste, Pinin Farina procede alla progressiva industrializzazione del modello, con l'intento di accelerarne la produzione, mentre in questa fase iniziale le vetture sono allestite anche da Viotti.

La prima serie della "B20", che esce di scena nel 1952, è realizzata in 490 esemplari, tutti con guida a destra, 98 dei quali allestiti da Viotti e distinguibili solo per pochi dettagli. La produzione proseguirà con varie e importanti modifiche fino al 1958, anche in versioni con guida a sinistra, trascinata dal boom economico che sta attraversando il Paese. L'esemplare del servizio, datato 1951, il cinquantottesimo pro-

dotto, sicuramente da Pinin Farina, è conservato in tutte le sue parti a eccezione dei sedili anteriori, di cui sono stati rifatti l'imbottitura e i rivestimenti. Interventi importanti hanno però riguardato la meccanica: revisione delle testate e dei carburatori; sostituzione delle bronzine di biella, della frizione, del radiatore, dell'impianto frenante e degli ammortizzatori. La vettura, mai immatricolata, partecipa oggi a manifestazioni storiche e gare di regolarità.

La "Spider", siglata "B24", nasce quattro anni dopo. La presentazione avviene in Europa, al Salone di Bruxelles del 1955, ma la vettura è pensata soprattutto per il mercato statunitense. Il pianale è quello della contemporanea "B20" quarta >

### Ventilazione a compasso

Sopra. I finestrini posteriori apribili a compasso sono di serie.

Sotto. I fanali posteriori, fuori norma dopo il 1959, sono integrati da fanali "a codice" posticci. La vettura non è mai stata immatricolata: le targhe, di fantasia, sono state montate per esigenze fotografiche.



# B24

**PROTAGONISTE** Lancia "Aurelia Gran Turismo" 1951 e "Aurelia Spider" 1955

## IL PASSO CORTO E IL PESO RIDOTTO LA RENDONO PIÙ SCATTANTE DELLA COUPÉ

### In chiave sportiva

**Sotto.** Niente alette parasole, finestrini non discendenti, porte prive di pannelli di rivestimento e con apertura a tirante in luogo della maniglia: la prima serie viene interpretata in chiave fin troppo sportiva. In compenso i sedili sono molto ampi e bene imbottiti.



### Un felino in agguato

**Sotto.** L'inclinazione del muso, della coda e dei montanti del parabrezza, assieme al profilo dei parafranghi, danno l'impressione di un felino accovacciato, pronto a scattare in avanti. Una volta aperta, la capote trova alloggio dietro i sedili.

serie, equipaggiata col V6 di 2,5 litri introdotto già con la terza serie e dotata dell'inedito e più efficace ponte posteriore De Dion al posto delle sospensioni a ruote indipendenti. Il passo però è accorciato (da 2660 a 2450 mm) e la potenza del motore è ridotta da 118 a 108 CV. Inoltre il comando del cambio, derivato da un kit Nardi, è del tipo a cloche, mai adottato dalla fabbrica sulla "B20".

La "B24" sfoggia una coinvolgente carrozzeria "all'italiana" costruita dalla Pinin Farina (che stavolta ci mette la "f") su progetto del proprio team di designer guidato da Francesco Martinengo. La linea è molto simile a quella dell'Alfa Romeo "Giulietta Spider", anch'essa del 1955, da cui si distingue principalmente per lo scudo Lancia e per il parabrezza panoramico che si richiama a quello delle americane Chevrolet "Corvette" e Ford "Thunderbird". Le finiture sono impeccabili e i sedili comodi, tuttavia l'allestimento, come si conviene alle spider dell'epoca, è piuttosto spartano: le porte sono piccole, al punto da rendere faticoso l'accesso, e prive delle maniglie, dei pannelli di rivestimento e dei finestrini discendenti, sostituiti da elementi in plexiglas asportabili, montati però su intelaiature di metallo cromato

dotate di guarnizioni; la capote è ridotta al minimo, ma un telaio molto complesso fa sì che rimanga sempre ben tesa; un'esecuzione molto accurata garantisce una discreta tenuta all'aria e all'acqua (nel corso dello stesso 1955, la Carrozzeria A. Fontana di Padova creerà per questa vettura una "cupoletta" in lega leggera, oggi molto ambita dai collezionisti).

La "Spider", che al lancio ha un prezzo di 2.822.000 lire, non entusiasma il pubblico americano, tanto meno i lancisti europei: colpa del suo allestimento fin troppo semplificato. Nella guida, tuttavia, la vettura si dimostra più divertente e versatile della contemporanea "B20", grazie al peso inferiore di ben 100 kg e al passo più corto. La produzione termina nello stesso 1955, con un totale di 240 esemplari compreso il prototipo: 181 con guida a sinistra ("B24S") e 59 con guida a destra. Contrariamente a quanto si crede, l'"Aurelia Spider" non fu mai chiamata "America" dalla Lancia. Il nome "America" fu utilizzato in realtà per il

lotto iniziale dalla "Convertibile", che nel 1956 viene chiamata a sostituire la "Spider". Questa nuova versione, che nel 1962 ➤





#### **Il contagiri è meccanico**

*Sopra. Il cruscotto comprende, da sinistra, il contagiri, il tachimetro-contachilometri e uno strumento che ingloba manometro olio e livello benzina. Sulla destra, la levetta devioluci e il pomello per l'accensione dei fari. Il termometro acqua sotto la plancia è una prudente aggiunta moderna.*



#### **Come usa negli Usa**

*Sopra. Piegando in avanti gli schienali si accede al vano della capote. Quando questa è chiusa, il vano può essere occupato da un paio di borse. Il parabrezza avvolgente riprende quello delle contemporanee Chevrolet "Corvette" e Ford "Thunderbird". I finestrini sono in plexiglas con cornici in acciaio cromato e hanno la porzione anteriore orientabile.*



## CARATTERISTICHE (SPIDER)

**Motore** Anteriore, longitudinale - V6 di 60°  
4 supporti di banco  
Alesaggio 78 mm - Corsa 85,5 mm  
Cilindrata 2451 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,1:1  
Potenza 108 a 5300 giri/min  
Coppia 18,5 kgm a 3500 giri/min  
Valvole in testa a V, aste e bilancieri  
Distribuzione ad albero a camme centrale  
Carburatore doppio corpo Weber "40 DCF5"  
Lubrificazione forzata  
Raffreddamento ad acqua  
Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce (1<sup>a</sup> non sincronizzata),  
in blocco col differenziale  
Leva di comando centrale  
Frizione monodisco a secco  
Rapporto finale 4,27:1  
Pneumatici 165 x 400 Michelin "X".

**Corpo vettura** Spider 2 posti  
Scocca portante in acciaio,  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
astucci telescopici Lancia  
Sospensione post. a ponte rigido De Dion,  
balestre semiellittiche longitudinali, barra  
Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni idraulici a tamburo  
Sterzo a vite e settore  
Serbatoio carburante 60 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2450 mm  
Carreggiata ant./post. 1290/1300 mm  
Lungh. 4200 mm - Largh. 1553 mm  
Altezza 1305 mm - Peso a vuoto 1050 kg.

**Prestazioni** Velocità 185 km/h  
Consumo medio 12,7 l/100 km.



verrà immortalata nel film "Il sorpasso", è più comoda e signorile della precedente e anche più pratica. Ma, vista oggi con gli occhi dell'appassionato, meno affascinante.

L'esemplare del nostro servizio, con guida a destra e quindi tra i più rari, è il terzo costruito. Esso appartiene alla Lancia dal 1967 ed è stato oggetto nel 2011 di un complesso restauro, in quanto la scocca, mal riparata in passato dopo un incidente importante, si presentava in cattive condizioni. Inoltre alcuni componenti, tra i quali il carburatore, non erano gli originali. Oggi, grazie al rinnovato impegno del gruppo Fiat verso il proprio settore storico, lo si può annoverare tra i migliori esistenti al mondo. **R**

### Portiere rialzate

**Sopra.** Per garantire una maggiore rigidità della scocca le portiere hanno la battuta inferiore rialzata. Si noti sul parafrangente posteriore destro lo sportello per il rifornimento benzina.

**Sotto.** Caratteristici del modello i paraurti in due pezzi e con il "baffo" all'insù. Su questo esemplare il retrovisore originale, troppo piccolo, è stato sostituito con uno di dimensioni più adeguate.



Hanno collaborato:  
Silvia Piano, stylist;  
Vintage Delirium di Franco  
Jacassi, abiti da sera; Avirex,  
abbigliamento sportivo; Frau,  
calzature maschili.  
Accessori e bijoux sono  
di Il Filo di Sandra. Hanno posato  
per noi Eder B. e Jessica Buller.

## AGILE, MODERNA, DINAMICA: ASSIEME A CISITALIA E "GIULIETTA" È FORSE IL CAPOLAVORO DELLA PININ FARINA

### **Aspira col doppio filtro**

A sinistra. Caratteristica del motore "B24" la scatola filtro sdoppiata per contenere l'ingombro verticale. Sotto il cofano è ricavato un convogliatore per incanalare ai due lati l'aria proveniente dalla presa d'aria superiore. Come sulla "Gran Turismo", la battuta è protetta da una piastra d'alluminio.



# PIÙ SALE IL VALORE PIÙ CRESCONO I RISCHI

Sono tra i più appetibili e quotati modelli del marchio di Chivasso. Da anni costituiscono un investimento sicuro. Ma gli esemplari originali e perfetti sono pochi. E si fanno pagare...

## IL RESTAURO

### NOMINATE UN "DIRETTORE LAVORI"

**A**llestite con cura su autotelai realizzati con la massima precisione, queste Lancia erano caratterizzate da una qualità costruttiva e da un'affidabilità notevoli. Però con alcuni punti deboli. Per esempio, la frizione, sottodimensionata; l'albero di trasmissione, che tendeva a sbilanciarsi; i freni dal funzionamento spesso impreciso, che richiedevano frequenti regolazioni. Inoltre, in virtù delle loro alte prestazioni (relativamente all'epoca, s'intende), queste vetture erano quasi sempre guidate al limite e spesso erano vittime di incidenti. La relativa debolezza dei puntoni frontali poteva causare danni all'autotelaio, non adeguatamente riparabili dai carrozzieri che non fossero dotati di apposite dime. Prima dell'acquisto, specie se si tratta di una preziosissima "Spider", la cui scocca è meno robusta di quella della coupé, basterebbe verificare l'uguaglianza dei passi sinistro e destro e la perfetta simmetria della carrozzeria per evitare sgradite sorprese. Come per tutte le vetture di valore, è preferibile optare per esemplari da restaurare, purtroppo oggi molto rari, piuttosto che lasciarsi incantare da verniciature brillanti e parti in alluminio lucidate a specchio. Con una sola precauzione: che la vettura risulti originale e completa di tutto. A tale scopo varrebbe la pena di farsi consigliare da chi le "Aurelia" le conosce davvero. Comunque, solo portando a nudo la scocca si potrà conoscere il passato dell'esemplare prescelto. Così è stato per la "Spider" del nostro servizio, il cui restauro è stato seguito da Raffaele Tertizzi di Automobilismo Storico Fiat-Lancia, che ringraziamo per la consulenza.

## NE HANNO SCRITTO

- **Ruoteclassiche**, Aprile 1992, Dossier Lancia "Aurelia GT B20".
- **Ruoteclassiche**, Ottobre 2000, Impressioni Lancia "Aurelia Spider B24" 1955.
- **Quattroruote**, Giugno 1957, Prova su strada Lancia "Aurelia GT B20 2500".
- **Lancia Aurelia GT**, Edizioni della Libreria dell'Automobile 1983,

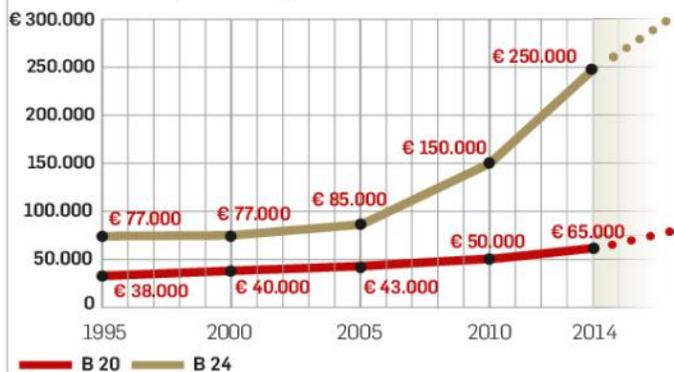
A cura di Ferruccio Bernabò, testo in italiano, 120 pagine, 200 euro, online.

- **Lancia Aurelia in Detail: GT, Spider, Convertible & Saloon**, Sons 2006, di Niels Jonassen, testo in inglese, 176 pagine, 63 euro.



## LA SPIDER ACCELERA

**E**ntrambi i modelli si distinguono per il gradimento più elevato di altre "storiche" Lancia. Mentre la quotazione della "Gran Turismo" (1ª e 2ª serie, motore 2 litri) ha registrato una crescita graduale e fisiologica, la "Spider", con un incremento del 66% nell'ultimo anno, ha fatto l'exploit, sostenuta in questo dalle cifre (sui 600.000 euro) battute ad alcune aste. Un fatto è certo: la versione spider, che alla presentazione aveva lasciato freddo il pubblico, oggi infiamma i cuori dei collezionisti.



## L'INTERNAZIONALE DEI LANCISTI

**Il Registro Aurelia** ([www.registroaurelia.com](http://www.registroaurelia.com)), costituito l'8 ottobre 1986, ha tra gli obiettivi quello di rintracciare gli esemplari esistenti e di fornire assistenza al restauro. Opera a stretto contatto con molti Lancia club stranieri.

**Il Lancia Club Italia** ([www.lancia-club.it](http://www.lancia-club.it)) cura il registro di marca nazionale autorizzato alla certificazione delle vetture storiche.

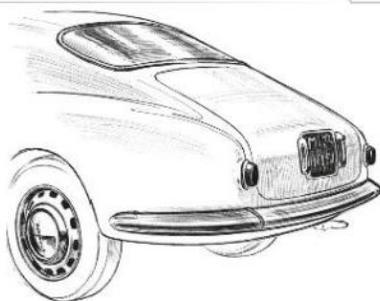
<b>Fascino</b>	**** *****	Rappresentano il meglio del design italiano degli anni Cinquanta. Più glamour la "Spider", sobriamente raffinata la "Gran Turismo".
<b>Prezzo</b>	*** **	La quotazione della "Spider" ha superato ogni previsione, quella della "GT" è adeguata. L'acquisto è decisamente impegnativo.
<b>Costo di gestione</b>	** **	La manutenzione è abbastanza onerosa, poiché sono richieste frequenti regolazioni, che devono essere eseguite da specialisti.
<b>Uso quotidiano</b>	**** ***	Utilizzate da "storiche", senza sfruttarne a fondo le prestazioni, si potrebbero guidare anche tutti i giorni. Sarebbe solo un piacere.
<b>Affidabilità</b>	*** ***	La meccanica robusta non riserva spiacevoli sorprese. E oggi con qualche accorgimento si può migliorare il funzionamento dei freni.
<b>Reperibilità ricambi</b>	*** ***	Molti componenti della meccanica e dell'abbigliamento, per la maggior parte riprodotti, si trovano. Ma i prezzi sono molto elevati.
<b>Attività dei club</b>	***** *****	In Italia, oltre al Lancia Club, esiste da tempo un sodalizio dedicato a tutte le "Aurelia", di cui parliamo nel relativo box.

\* B 20 \* B 24

## RICAMBI: ALTI E BASSI COME IN BORSA

**V**etture di culto come queste possono contare su specialisti competenti e organizzati, in grado di fornire la maggior parte dei ricambi necessari a portare a termine un restauro di alto livello. La disponibilità di componenti originali è però limitata. Alcune parti, come i cerchi ruota Fergat in lamiera, i volanti, il retrovisore e i deflettori in plexiglas della "Spider", i vetri della "Gran Turismo", i blocchetti d'avviamento, la ventola del radiatore, la pompa acqua, i cilindretti e i tamburi dei freni, sono ormai difficili da reperire. I paraurti e le coppe ruota sono replicati anche in acciaio inox, ma un restauro corretto imporrebbe l'utilizzo dell'alluminio. Complessa la situazione per quanto riguarda i prezzi dei ricambi, che possono variare parecchio nel giro di poco tempo, in base alla disponibilità. Per tale motivo abbiamo preferito non stilare la consueta lista.





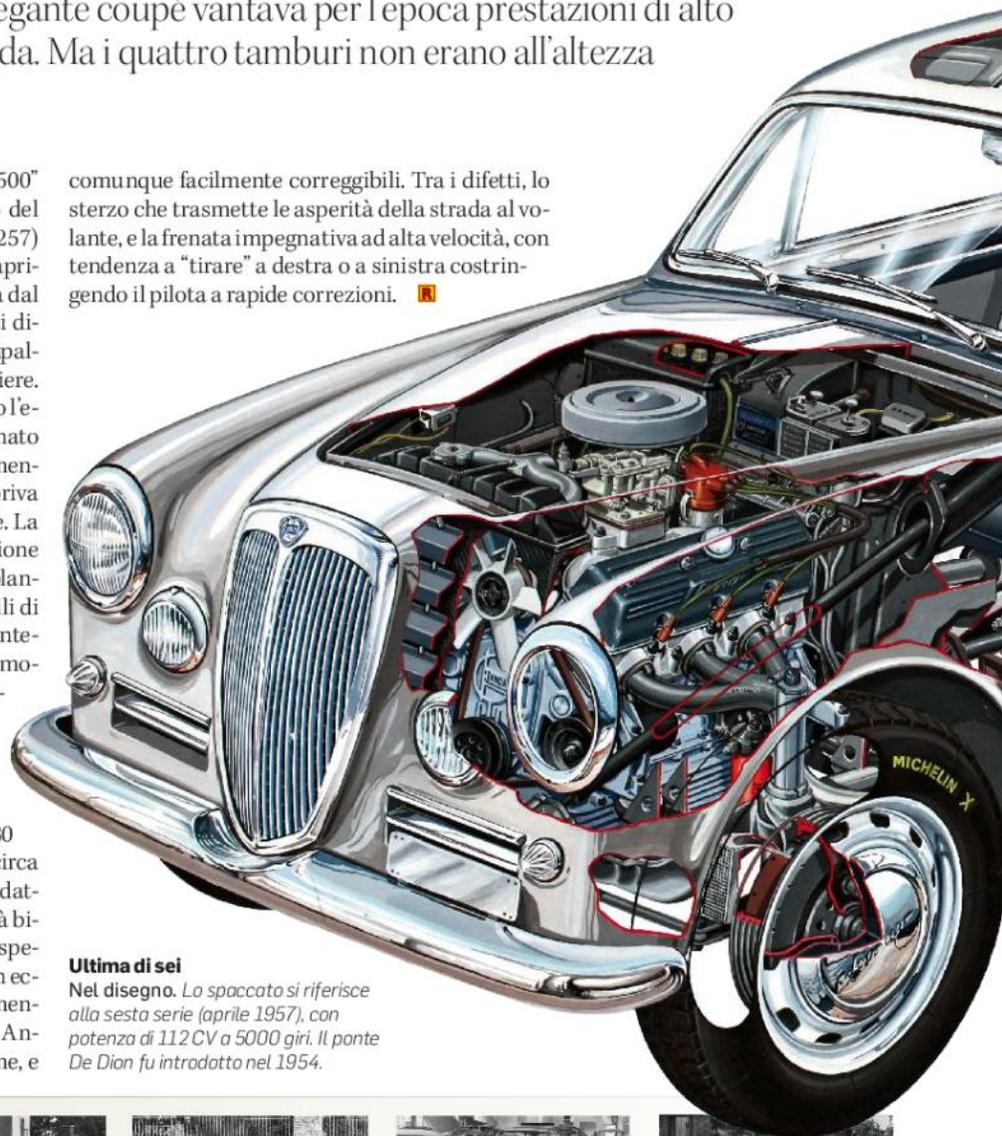
# LE MANCAVANO SOLO I FRENI A DISCO

Giunta alla maturità, questa elegante coupé vantava per l'epoca prestazioni di alto livello e una gran tenuta di strada. Ma i quattro tamburi non erano all'altezza

di Alfredo Albertini

La prova di Quattroruote dell'"Aurelia GT 2500" viene pubblicata sul fascicolo di giugno del 1957. La vettura presa in esame (telai n. 1257) non è tuttavia una sesta serie, introdotta nell'aprile di quell'anno, ma una quinta serie, prodotta dal 1956 fino al marzo dell'anno successivo, che si distingue esteticamente dalla successiva principalmente per la mancanza dei deflettori alle portiere. Il motore sviluppa 112 CV, e non 110, in quanto l'esemplare provato è stato tecnicamente aggiornato con le specifiche dell'ultima versione. Esternamente se ne apprezza la linea armoniosa e sobria, priva di vistose cromature e stravaganze stilistiche. La finitura viene giudicata in linea con la produzione Lancia dell'epoca: curata nei particolari, con plancia accuratamente realizzata e panno dei sedili di alta qualità. Bene anche lo spazio per i posti anteriori, con sedile praticamente a panchina, comodo e riposante, anche se poco adatto alla guida sportiva perché privo di contenimento laterale. Passiamo al comportamento su strada, che la rivista sintetizza così: "Siamo a un livello altissimo nel campo delle prestazioni, con delle velocità massime nell'ordine dei 180 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h di circa 15 secondi. Una macchina la cui guida non è adatta ai principianti e per sfruttarne le possibilità bisogna possedere una rispettabile capacità ed esperienza di guida". Ottima la tenuta di strada, con eccellente stabilità in rettilineo e un comportamento sottosterzante nelle curve ad ampio raggio. Anche nelle curve strette le derapate sono minime, e

comunque facilmente correggibili. Tra i difetti, lo sterzo che trasmette le asperità della strada al volante, e la frenata impegnativa ad alta velocità, con tendenza a "tirare" a destra o a sinistra costringendo il pilota a rapide correzioni. ■



#### Ultima di sei

Nel disegno. Lo spaccato si riferisce alla sesta serie (aprile 1957), con potenza di 112 CV a 5000 giri. Il ponte De Dion fu introdotto nel 1954.

#### LE CONCORRENTI NEL 1957



Lancia  
Aurelia GT 2500



Alfa Romeo  
1900 Super Sprint



Maserati  
2000 GT Allemano

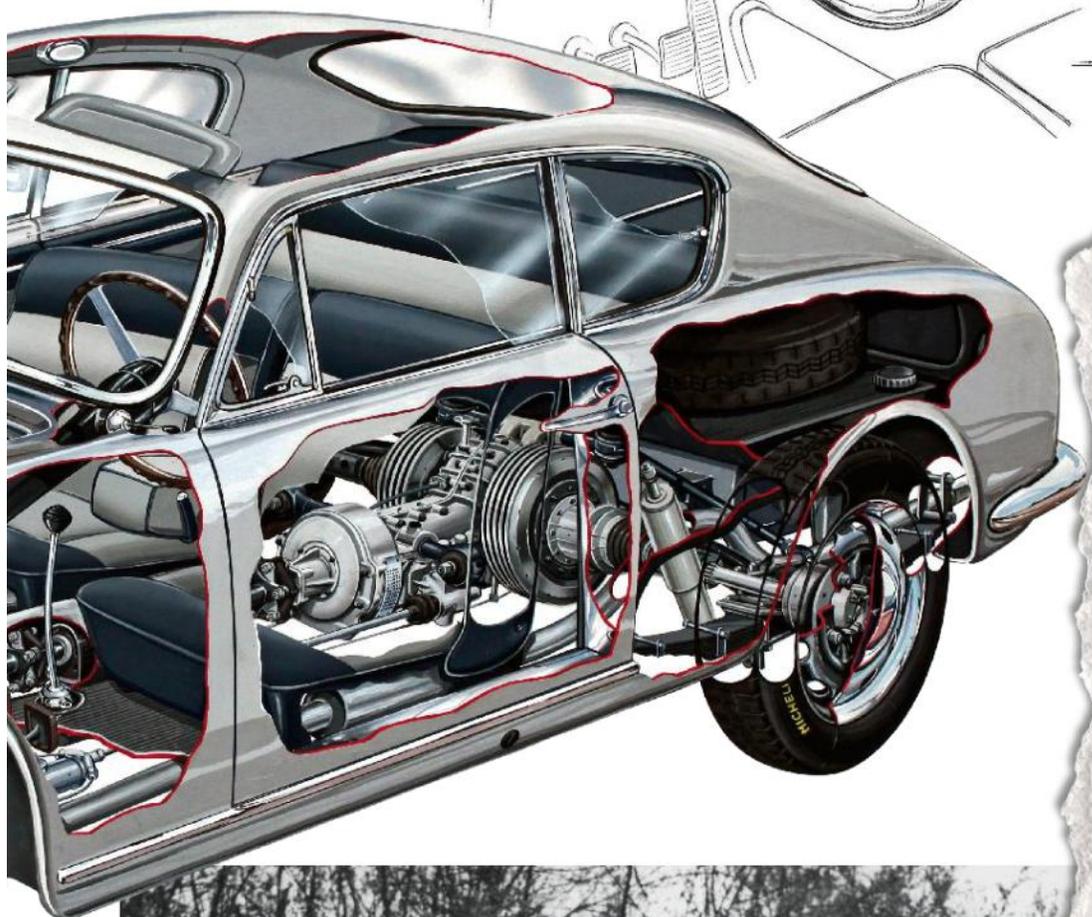
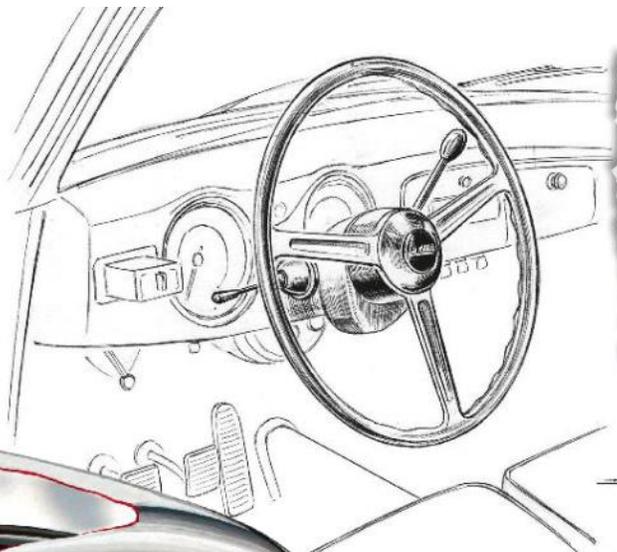


Mercedes-Benz  
220 S Coupé

	Lancia Aurelia GT 2500	Alfa Romeo 1900 Super Sprint	Maserati 2000 GT Allemano	Mercedes-Benz 220 S Coupé
N. cilindri/cilindrata cm <sup>3</sup>	6 a V/2451	4 in linea/1975	6 in linea/1986	6 in linea/2195
Potenza CV/giri	112/5000	115/5500	150/6000	112/5000
Velocità km/h	176	190	210	160
Prezzo all'epoca lire	2.862.000	2.900.000	4.500.000	5.350.000
Quotazione attuale euro	55.000 (VI serie)	60.000	200.000	35.000

### Volante sportivo

A destra. Dalla quinta serie del 1956 viene montato il volante a tre razze con corona in legno. In basso. La tenuta di strada venne giudicata ottima, con un leggero effetto sottosterzante in curva.



## LE RILEVAZIONI

Giugno 1957

### Velocità massima km/h

Dichiarata	176
Effettiva	178,218

### Accelerazione da fermo

Velocità km/h	sec.
0-40	2,5
0-60	7,8
0-80	9,6
0-100	14,5
0-120	18,2

### Consumi

Velocità km/h	litri/100 km
40	8,8
60	9,1
80	10,0
100	10,9
120	12,7

### Frenata

Velocità km/h	metri
60	28
80	48
100	72
120	99
140	133

## LA PAGELLA

**Estetica** \*\*\*\*\*  
Vettura dall'aspetto tipicamente italiano, classica e di bell'effetto.

**Assetto di guida** \*\*\*\*\*  
Comodo e non affaticante, volante distante. Sedili per nulla avvolgenti.

**Velocità** \*\*\*\*\*  
Più che sufficiente, raramente raggiungibile nel traffico normale.

**Accelerazione e ripresa** \*\*\*\*\*  
Valori eccellenti rispetto alle altre auto finora provate: 34,3 sec. il km da fermo.

**Marcia in salita** \*\*\*\*\*  
Molto buona grazie alla potenza del motore e alla tenuta di strada in curva.

**Consumo** \*\*\*  
Adatto alle prestazioni, ma aumenta sensibilmente con una guida spinta.

**Tenuta di strada** \*\*\*\*\*  
Ottima. Vettura stabile, un po' sottosterzante nelle curve ampie.

**Confort di marcia** \*\*\*\*\*  
Una delle sue qualità, grazie al molleggio buono e allo spazio anteriore.

**Motore** \*\*\*\*\*  
Riuscito, brillante ed elastico. Sopporta bene anche il fuorigiri.

**Cambio** \*\*\*\*\*  
Ottima manovrabilità pur con la leva al volante. Prima non sincronizzata.

**Sterzo** \*\*\*  
Leggero, ma troppo sensibile. Vibrazioni al volante sulle strade sconnesse.

**Freni** \*\*\*\*\*  
Migliorati rispetto alle serie precedenti. Oltre i 140 km/h occorre attenzione.

All'asta RM Auctions di Phoenix, in Arizona (16-17 gennaio), sono stati messi in vendita 127 lotti di assoluto prestigio, l'85% dei quali ha trovato un compratore, per un incasso totale equivalente a circa 33,5 milioni di euro. Regina indiscussa è stata una Ferrari "250 GT Spider California LWB", venduta a oltre 6,5 milioni di euro. Abbiamo dato uno scorsa alle tante curiosità, scoprendo una Porsche "718 RS 61 Spyder" e un paio di vetturette di casa nostra.



Porsche "718 RS 61" pag. 76



Fiat "8V" Ghia pag. 78



Fiat "500 Jolly" Ghia pag. 77



Autobianchi "Bianchina" pag. 77



Chaparral "1" pag. 79

di Matteo Albertini

## Porsche "718 RS 61 Spyder" 1961 PRIMA ALLA PIKES PEAK RACE

La Porsche "718 RS 61" di queste pagine - una delle sole 14 costruite - è del 1961 e può vantare una brillante carriera agonistica Oltreoceano. Nell'epoca d'oro delle corse automobilistiche, a quei costruttori che erano impegnati tanto nelle gare (rally o corse in pista che fossero) quanto nella produzione di serie, era noto il detto "corri di domenica, vendi di lunedì".

In estrema sintesi, ciò significava che non c'era migliore pubblicità per le proprie automobili che farle vincere in gara. Negli anni Cinquanta e Sessanta la Porsche si è servita proprio di questa strategia per entrare in un mercato, quello sta-

tunitense, decisamente competitivo; la vettura che presentiamo in queste pagine, una "718 RS 61", ne è un ottimo esempio. In quanto diretta discendente della fortunata "RS 60", l'auto ne ereditava il telaio leggero e l'affusolata carrozzeria in lega e vi aggiungeva un parabrezza e un abitacolo più ampi, in accordo con le direttive Fia del 1960; il tutto era poi abbinato a un raffinato quattro cilindri boxer da 1,6 litri, che rendeva la vettura un'eccellente sportiva.

Con al volante il primo proprietario, il gentleman driver Bob Donner, l'esemplare di queste pagine è giunto settimo alla 12 Ore di Sebring del

### Disegnata dal vento

Sotto. La linea, frutto di accurati studi di aerodinamica, è stata concepita in funzione delle gare. La pinna posteriore, che integra anche il poggiatesta del pilota, è un elemento tipico delle auto da corsa del tempo. Le curve del frontale, con i fari carenati, sono state riprese anche in alcune Porsche più recenti.

Stima d'asta	2.360.000 euro
Venduta per	2.034.000 euro



**Posti comodi per una sportiva**  
 Sotto. L'abitacolo a due posti è stato ampliato rispetto alle serie precedenti, in ottemperanza ai regolamenti Fia. In basso. Collocato posteriormente, secondo tradizione della Casa, il motore era un 4 cilindri orizzontale.



'61 e primo alla Pikes Peak Race dello stesso anno; nel '63, invece, la vettura è passata a Don Wester, un altro pilota privato, che però le ha sostituito il motore con uno più potente e l'ha riverniciata in giallo e nero. Quello stesso anno Wester ha conquistato ben 8 podi; la fortunata carriera di questa Porsche è proseguita per molti anni ancora, con altri proprietari.

L'ultimo, residente in Giappone, l'ha acquistata nel 1990 e l'ha sottoposta a un lungo restauro, che le ha restituito il motore e la tinta d'origine. Oggi questa splendida "RS 61" è pronta per tornare a correre.



## FIAT "500 JOLLY" GHIA 1958

### "SPIAGGINA" DA 81.000 EURO

**N**elle speranzose estati degli anni Sessanta il jet-set non girava certo per le spiagge e i campi da golf in Ferrari o Maserati, ma a bordo di piccole e sfiziose "spiaggine". La Fiat "500 Jolly" è uno tra i modelli più noti di questo tipo di vetture, che per un pubblico ristretto univano esclusività e praticità; carrozzata dalla torinese Ghia, vantava una carrozzeria aperta in tinte sgargianti, sedili in vimini e un sottile tendalino di tela per riparare dal sole cocente. Era quindi perfetta per

la vita all'aria aperta nelle località mondane. L'esemplare andato all'asta in Arizona, prodotto nel 1958, ha subito un restauro completo in anni recenti. Il prezzo di aggiudicazione (81 mila euro) è altissimo anche rispetto alla stima iniziale; segno che queste vetturine riescono ancora a sedurre facoltosi collezionisti.

Stima d'asta	<b>55.000 euro</b>
Venduta per	<b>81.000 euro</b>



## AUTOBIANCHI "BIANCHINA TRASFORMABILE" 1959

### TROPPO ANCHE PER GLI AMERICANI

**A** dimostrazione del crescente interesse dimostrato Oltreoceano per le vetture italiane, anche quando queste non sono Ferrari o Maserati, segnaliamo questa graziosa Autobianchi "Bianchina Trasformabile" del 1959. L'esemplare è andato all'asta in Arizona per una cifra folle rispetto agli standard italiani, sebbene sia noto che questa versione con capottina è la più ricercata dai collezionisti. Si tratta di una rara seconda

serie della popolare utilitaria milanese, sottoposta di recente a un restauro integrale di meccanica e carrozzeria, particolarmente riuscito in importanti dettagli, quali le cromature e gli interni. Nonostante ciò, la stima d'asta era davvero eccessiva e il pubblico non ha tardato a farlo notare; la vettura è stata infatti aggiudicata per una somma sensibilmente inferiore, pur rimanendo ben lontana dalle nostre quotazioni.

Stima d'asta	<b>37.000 euro</b>
Venduta per	<b>24.000 euro</b>



# Fiat "8V" Ghia 1953

## L'UNICA VESTITA DA BOANO



Boano. La vettura, telaio 42 del 1953, si differenzia dalle altre sue sorelle Ghia per una linea più classica, una calandra originale e i proiettori sporgenti. Importata negli Stati Uniti nel 1957, è stata inizialmente di proprietà di un regista di Hollywood e successivamente ha seguito altri "padroni" tra la East e la West Coast.

Un accurato lavoro di restauro, all'altezza dell'unicità dell'esemplare, è stato effettuato negli anni Novanta; nell'ultimo decennio questa "8V" ha partecipato a importanti concorsi d'eleganza, tra i quali il "Villa d'Este" nel 2008.



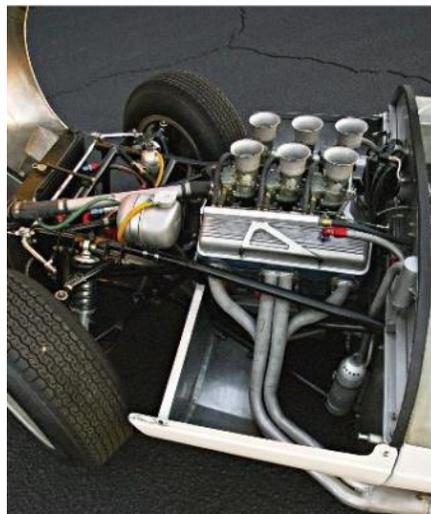
**Lusso, confort ed eleganza**  
 Sopra. Il profilo laterale e il retro sono tipici delle granturismo degli anni 50.  
 Sotto. Decisamente peculiare il frontale con l'ampia calandra ovale e i doppi proiettori Carello-Marchal.  
 A destra. L'interno a due posti. La strumentazione è quella di serie.

**T**ra i grandi costruttori italiani, la Fiat non è mai stata particolarmente nota per la produzione di granturismo. La "8V" andata all'asta per RM è un'interessante e poco nota eccezione: si tratta di un modello che la Casa torinese ha prodotto in soli 114 esemplari a partire dal 1952 con un esclusivo motore a 8 cilindri e carrozzata anche dai migliori atelier del tempo, Zagato e Ghia in particolare. Grazie alle sue qualità estetiche e tecniche, la vettura ha ottenuto ottimi riscontri e ha saputo distinguersi anche sul piano sportivo (si è classificata quinta nella sua categoria alla Mille Miglia del 1952).

Tra i 15 telai vestiti da Ghia, l'esemplare nelle foto è però un unicum: in effetti non ha le sembianze della più nota "Supersonic" progettata da Savonuzzi, ma è anzi l'unica figlia della matita di Mario

Stima d'asta	<b>700.000 euro</b>
Venduta per	<b>700.000 euro</b>





# Chaparral "1" 1961

## BELLA E IMPOSSIBILE

Il nome insolito di questa particolare vettura da corsa è quello di un veloce uccello texano, della stessa specie del "Beep Beep" dei cartoni animati. In effetti, è proprio in Texas che cresce Jim Hall, il pilota e progettista responsabile del suo sviluppo. Nel 1960 Hall si mette in società con Dick Troutman e Tom Barnes (ex progettisti della celebre "Scarab") per produrre in proprio una nuova auto da corsa che fosse frutto delle sue passate esperienze in gara: dagli studi di questo speciale trio nasce proprio la Chaparral "1".

Rara sintesi di potenza (data da un V8 Chevrolet), leggerezza ed equilibrio, questa vettura vanta anche quattro freni a disco e sospensioni regolabili in altezza a seconda delle necessità. Dei cinque esemplari prodotti nei primi anni Sessanta, due dei quali portati in gara da Hall stesso,

quello andato all'asta è il terzo ed è stato protagonista della Elkhart Lake Race del 1962. Venduto nel 1964 con l'arrivo della Chaparral "2" nella scuderia di Hall, questo esemplare è passato di mano tra diversi proprietari, continuando a gareggiare fino al 1965, per poi finire in stato di semiabbandono per un ventennio.

Il suo unico restauro, realizzato tra il 1987 e il 1997, l'ha però riportato in ottime condizioni; da allora ha partecipato a numerosi eventi sportivi per "storiche". Nel 2002 ha persino ritrovato il suo progettista, Jim Hall, nel corso della Road America e questi si è divertito a mostrare in pubblico le doti della sua creatura. Nonostante l'interesse dei collezionisti americani per una vettura così particolare nella storia del loro automobilismo sportivo, la Chaparral è rimasta invenduta.

### Icona sportiva d'Oltreoceano

Sopra. Il motore è anteriore, anche se in origine avrebbe dovuto essere collocato posteriormente.

In basso. La Chaparral è considerata un piccolo capolavoro dell'automobilismo sportivo americano.

Stima d'asta	2.034.000 euro
Invenduta	offerta massima 1.300.000 euro



## IN CIFRE

Periodo di apertura	<b>7-9 FEBBRAIO</b>
Edizione	<b>32ª</b>
Visitatori	<b>52.000</b>
Visitatori in più rispetto al 2013	<b>18,5%</b>
Espositori	<b>987</b>
Padiglioni	<b>4</b>

## GRANDI EVENTI Automotoretrò





# Un Lingotto TUTTO D'ORO

Visitatori più 20%, piene di espositori, tre padiglioni stracolmi di auto e moto. Tra i marchi italiani Fiat, Lancia e Abarth erano presenti in forma ufficiale. Mentre mancava all'appello l'Alfa Romeo

testo e foto di Massimo Condolo



## È proprio lei!

Nella foto. Inconfondibile nella sua livrea crema e pistacchio e con targa originale di Cosenza, la "600 D Multipla" del 1963 esposta allo stand del Registro Fiat Italiano è la stessa che nell'aprile 2001 uscì sulla copertina di Ruoteclassiche.

## Piccole grandi auto

In alto a sinistra. Un'Abarth "1300 Scorpion" carrozzata da Francis Lombardi allo stand del Raci. Al centro. Auto e scooter a pedali in uno dei tanti stand di automobili al padiglione 3. A destra. Il gigante e la bambina: un Fiat "682 N2" (appartenente alla collezione Marazzato) e una "500 L".

**D**i questo passo si dovrà ampliare il Lingotto. L'edizione 2014 di Automotoretro ha fatto il pieno sia di visitatori sia di espositori, riempiendo i tre padiglioni storici. Pieno anche l'Oval, lo spazio inaugurato nel 2006 per le Olimpiadi e dedicato come l'anno scorso ad Automotoracing, sezione collaterale che ospita auto sportive ed elaborazioni. Nemmeno l'organizzatore Beppe Gianoglio e il suo team si aspettavano una crescita a due cifre rispetto al già ottimo 2013. Ma così è stato, e tra gli espositori c'è stato chi ha venduto otto auto.

I frutti raccolti sono quelli di un lavoro serio e costante, che ha sempre mantenuto il focus sulla vera passione per l'auto storica senza inseguire i numeri a ogni costo: la manifestazione torinese non è una kermesse, è il posto dove trovare quanto ci serve per finire un restauro o per iniziarlo, conoscere club territoriali o di marca o altri appassionati o, ancora, acquistare documentazione, gadget e piccoli attrezzi. Insomma, dove l'auto storica è passione e cultura. Lo hanno capito gli italiani, ma anche gli stranieri: da Germania, Francia e Olanda in particolare ne sono arrivati molti, sia per visitare sia per esporre.

A fare gli onori di casa vi erano gli stand ufficiali di Fiat e Lancia, affiancati dai volenterosi registri di marca, mentre risaltava l'assenza dell'Alfa Romeo; anche l'Abarth aveva una presenza ufficiale, però nel padiglione di Automotoracing. Il marchio Mercedes-Benz non passava inosservato: uno stand per il club italiano, uno per quello inglese e una bellissima rassegna di "SL" per i sessant'anni della capostipite "300 SL". È tornato il gruppo Piaggio con tutti i suoi marchi, Moto Guzzi compresa. E poi tanti club, in gara a colpi di bellezza dell'allestimento e rarità degli esemplari esposti. Andare al Lingotto, insomma, valeva la pena. Per chi se l'è perso, l'appuntamento è al 2015, sempre a febbraio. **R**



**Il fascino della divisa**

A sinistra. Questa Fiat "AR 55" sfoggiava la livrea del Reparto Celere della Polizia e tutte le attrezzature di quand'era in servizio, come la trasmittente e la cassetta medica. L'ha presentata il club Mondo Campagnola 4x4, che festeggia pure i quarant'anni della "Nuova Campagnola" ("AR 76" per l'Esercito).

**Per gentiluomini di campagna**  
Sopra. Le rare Land Rover "107" (in primo piano, del 1956) e "80" (dietro, in versione pickup antincendio del 1951) presentate dal Registro Italiano Land Rover.  
A destra. La Ferves "Ranger" nel suo ambiente naturale, i boschi. La bella ricostruzione è opera del Club Fiat 500 Torino.



**RESTAURO**

**TUTTO IL FASCINO DELLA RUGGINE**

Presenti come sempre ad Automotoretro le vetture da restaurare: merito di una terra dove tutte le professioni dell'automobile sono ben radicate. E pure di un pubblico che non si accontenta della vernice lustra e degli interni splendenti. Fra i tanti pezzi in mostra (da sinistra in senso orario), una Fiat "1100" Vignale del 1948 e un'Alfa Romeo "Giulia Spider" già portate al "bare metal", una "Topolino" con trasformazione della carrozzeria torinese Cedemar (con musetto americaneggiante al posto della calandra originale, 1950) e una coppia di Triumph "TR3 A" arrivate dagli Stati Uniti.



## TRENTADUE EDIZIONI: IN ITALIA NESSUN SALONE PUÒ VANTARNE TANTE. MERITO ANCHE DELLA LOCATION, LA CITTÀ DOVE È NATA L'AUTOMOBILE



**Tutti al mare...**  
Nella foto. La roulotte Tabbert (1969) al traino di una Fiat "1500 C", l'ombrellone del caffè Paulista, la bici pieghevole Cerbit: c'era aria di vacanza anni 60 allo stand dell'Associazione Simpatizzanti Vecchie Auto.



### Muletto da lavoro

A sinistra. Il portapacchi e i segni distintivi del trasporto in conto proprio (fascia rossa sul paraurti e bollo tondo sul parabrezza) sono originali di questa Fiat "1100 Special", immatricolata - da nuova - nel 1962 per uso promiscuo; era di un benzinaiolo che la usava per consegnare le bombole di gas, ora è di un socio del Nuova Millecento Club Italia.



### Achille e la tartaruga

A lato. Difficile stare dietro a questa Fiat "127 1050 L" (modello già raro all'epoca, il 1979) preparata per i rally ed esposta all'Oval. A sinistra. L'autobus a due piani Viberti "Monotral CV61" (1961), un tempo ammiraglia dell'Azienda Tranvie Municipali, presentato dall'Associazione Torinese Tram Storici.



## FRANCESI, TEDESCHI E OLANDESI SONO ARRIVATI IN MASSA. E TRA GLI ESPOSITORI C'È CHI TORNA A CASA DOPO AVER VENDUTO LA BELLEZZA DI OTTO AUTOMOBILI

**C'eravamo anche noi**  
 Sopra. L'affollato stand di Ruoteclassiche nel quale era possibile acquistare novità, allegati e arretrati.  
 A destra. Non a buon mercato ma di ottimo livello la scelta di targhe smaltate e insegne proposta da questo e altri stand.  
 Sotto. Tra i ricambisti la specializzazione cresce di anno in anno: impensabile, su questo banco, non trovare il fendinebbia giusto!



**Splendida sessantenne**  
 Sopra. Noto la rassegna organizzata per i sessant'anni della Mercedes "300 SL", con una decina di coupé e roadster. Due delle coupé erano in stato di conservazione; sarebbe stato un peccato cancellare con un restauro i segni sulla vernice e sulla pelle dei sedili, che raccontano la storia della vettura.



**Da battaglia e da vetrina**  
 Sopra. Una Peugeot "404" (1963), classico "mulo" per raid massacranti, reduce da una maratona invernale; è conservata, con tanto di portapacchi originale.  
 A sinistra. Un "Maggiolino" in fase di restauro, con la carrozzeria da rimontare sul telaio.

### Umili ma rare

A destra. Tra le auto in vendita, questa Opel "Rekord A" berlina 2 porte del 1965, discretamente conservata.

Più a destra. Una Daf "55 Coupé" (1971), piccola fastback disegnata da Giovanni Michelotti. Dietro, una Fiat "1500 Familiare" (1967), meno rara (ma non troppo) e ottimamente conservata.



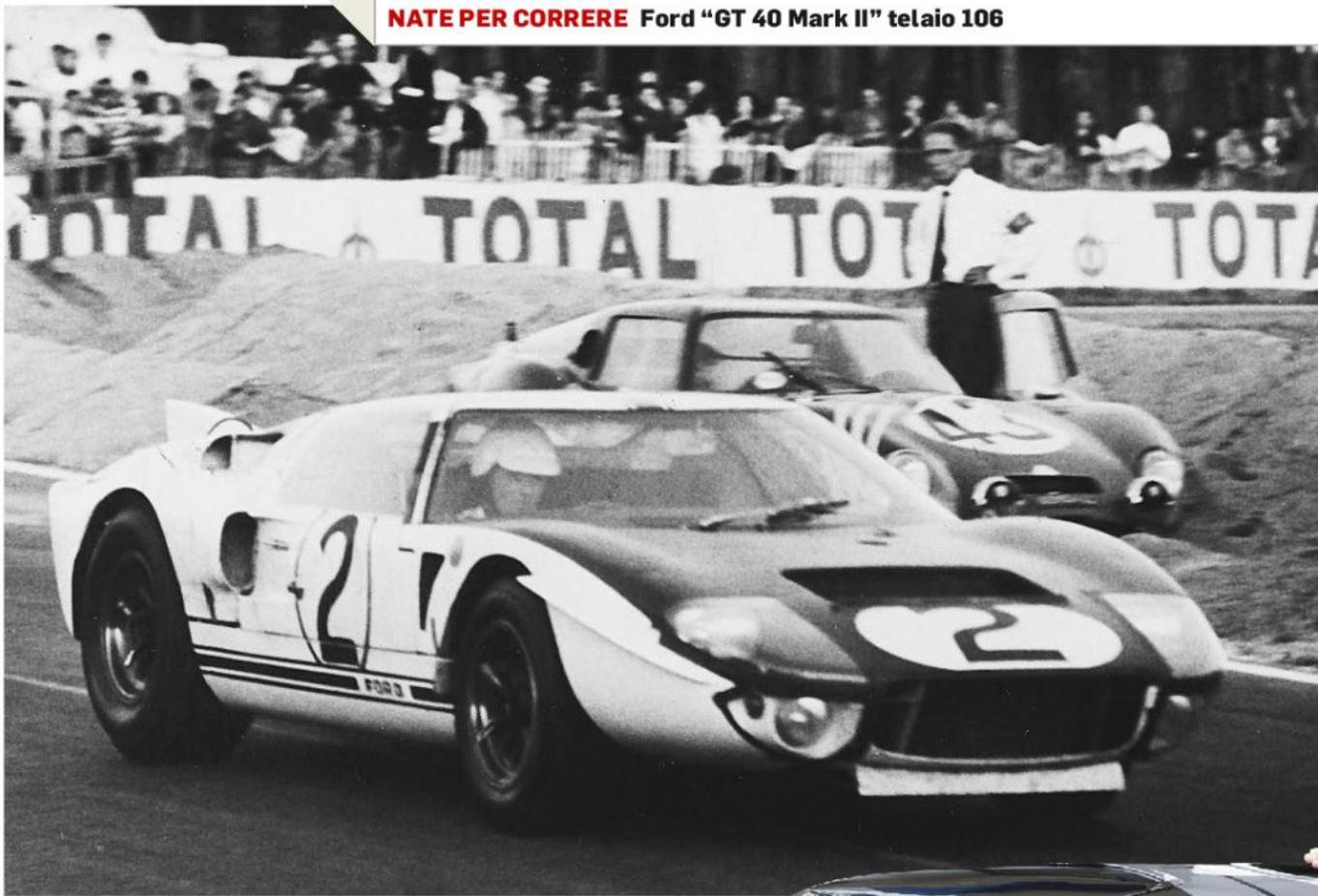
### Cinquanta, e non li dimostra

Sopra. L'Autobianchi "Primula", progetto di Dante Giacosa e prima auto a trazione anteriore del gruppo Fiat, compie quest'anno il mezzo secolo: logico che il Registro Autobianchi puntasse su questo modello, esponendo una berlina e una coupé (nella foto).

### Due ruote agli estremi

A sinistra. Moderne e d'epoca, di serie o elaborate, le Harley-Davidson animavano un grande stand sempre affollato di visitatori di ogni età.

Più a sinistra. Il Vespa Club Torino, dopo anni di rigore storico, ha scelto il divertimento: ad accogliere il pubblico, una ventina di simpatici esemplari personalizzati di vari modelli ed epoche.



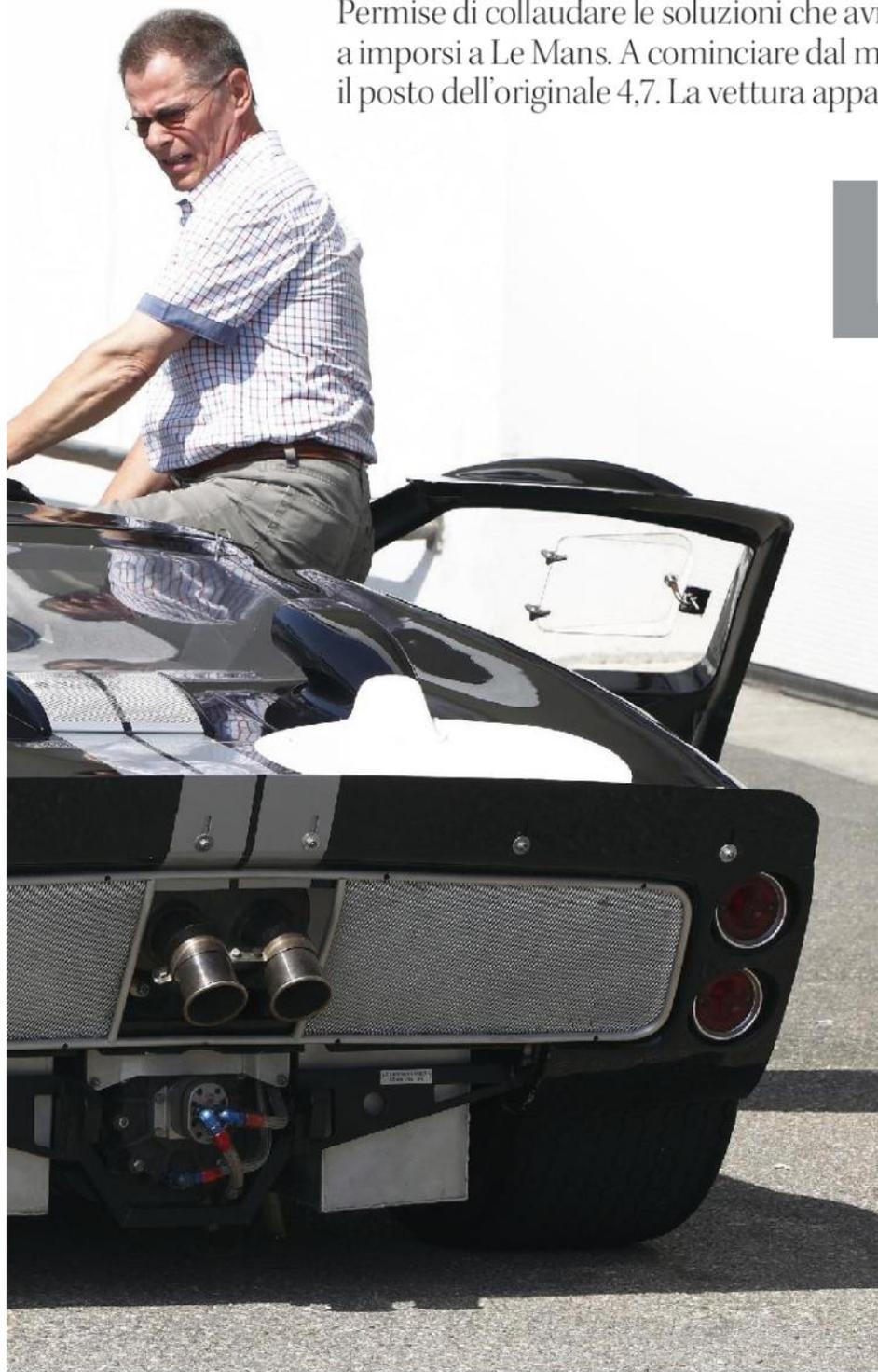
**Prove generali per la "24 Ore"**  
Nella foto. Facile immaginare che la "GT 40 Mark II" telaio 106 fosse sottoposto a modifiche e sostituzioni continue. Il restauro è stato eseguito avendo come riferimento principale il 1966, suo ultimo anno di attività. In alto. La "106" alla 24 Ore di Le Mans del 1965 col numero 2. La vettura rimase al comando un paio d'ore prima di essere costretta al ritiro per problemi al cambio.

CHASSIS NUMBER  
GT40 106 WR

# IL LABORATORIO DI SHELBY

Permise di collaudare le soluzioni che avrebbero portato la Casa americana a imporsi a Le Mans. A cominciare dal motore, un 7 litri che prese il posto dell'originale 4,7. La vettura appartiene a un collezionista svizzero

di Adriano Cimarosti, foto di Patrick Corminboeuf



**L**a sfida che Ford aveva lanciato a Ferrari nel campo delle gare endurance all'inizio sembrava perduta. Se ebbe una svolta positiva fu per merito di due prototipi, numeri di telaio 106 e 107, che parteciparono fra l'altro alla 24 Ore di Le Mans del 1965. Che fine hanno fatto quelle due macchine? Domanda legittima, dal momento che esse costituirebbero oggi il fiore all'occhiello di ogni collezione di prestigio.

Di una si sono perse le tracce. L'altra, la "Mark II/106", che per due ore fu al comando della 24 Ore di Le Mans del 1965, appartiene dal 2011 al collezionista Koni Lutziger di Dietikon, Cantone di Zurigo, Svizzera. La macchina ne ha passate tante e la sua storia è in parte oscura: una volta messa a riposo nel 1966, seguì il destino che accomuna tutte le auto da corsa ormai non più competitive: fu dimenticata. Sembra anzi che fosse finita nel deposito di un demolitore... Che cosa successe a quel punto non è stato possibile ricostruirlo. Sappiamo soltanto che, come nelle fiabe a lieto fine, un giorno la "106" riapparve nella collezione di Ellis King, un appassionato di New York. Anni dopo (1991) essa ottenne il certificato Fiva, che ne attestava l'originalità e l'autorizzava a partecipare con tutti i crismi alle manifestazioni sportive di vetture storiche. La Ford "GT 40 Mark II" telaio 106 fu ammirata in varie occasioni negli Stati Uniti, in Europa e perfino in Giappone.

La storia della vettura ebbe inizio nel 1962, quando la Ford decise di avviare un ambizioso programma agonistico. Fallito il tentativo di rilevare il 90% della Ferrari, chiese la collaborazione di Carroll Shelby e del costruttore inglese AC Cars. Ciò portò alla nascita della AC "Cobra" con motore Ford V8. Il passo successivo fu l'avvio del progetto "GT 40". Il telaio scatolato della nuova vettura, realizzato presso la Abbey Panels di Coventry, fu equipaggiato con un motore V8 di 4181 cm<sup>3</sup> ad aste e bilancieri. La prima uscita in prova avvenne il 1° aprile 1964 su una pista dell'aeroporto di Heathrow, presso Londra. Il 16 aprile fu ▶



completato un secondo esemplare. Poche settimane più tardi, il 31 maggio 1964, la "GT 40" telaio 102 debuttò alla 1000 Km del Nürburgring, pilotata da Phil Hill e Bruce McLaren. La vettura si ritirò per la rottura di una sospensione, ma ottenne il secondo miglior tempo in qualifica dietro alla Ferrari "275 P" (3,3 litri) di John Surtees e Lorenzo Bandini.

Alla 24 Ore di Le Mans di quell'anno vennero allestite tre "GT 40" con motori di 4181 cm<sup>3</sup>, che si ritirarono per cause tecniche. Ciò non scoraggiò la Ford, più che mai determinata a raggiungere l'obiettivo di sconfiggere la Ferrari. Per ottenere l'omologazione nell'allora Gruppo 4 delle vetture Sport, fu avviata presso la Ford Advanced Vehicles Ltd. (FAV) di Slough, Londra, la costruzione di 50 "GT 40" (alla fine le vetture furono quasi cento), motorizzate col V8 di 4727 cm<sup>3</sup>. Il 23 di giugno 1964 la FAV fornì alla Kar Kraft di Dearborn, reparto corse della Ford, i primi due telai: essi recavano i numeri 106 (il nostro!) e 107.

Le due vetture, destinate a essere utilizzate in corsa come laboratorio sperimentale, furono subito dotate del "big block" di 6997 cm<sup>3</sup> (427 cid) della Ford "Galaxie", alimentato da un carburatore Holley quadricorpo e dotato di carter secco. Quel mo-

tore, collaudato con successo nelle gare Nascar, pesava 270 kg e forniva 485 CV a 6200 giri/min. A metà maggio la nostra "GT 40 Mark II/106", pilotata da Roy Lunn, toccò punte di 337 km/h sulla pista Ford di Dearborn: bastò a convincere i tecnici Ford che la "106" era matura per la 24 Ore di Le Mans, in calendario per il 19-20 giugno 1965.

#### Un volante per due

Sotto. In questo abitacolo sedettero l'inglese Ken Miles (1918-1966) e il neozelandese Bruce McLaren (1937-1970) durante la 24 Ore di Le Mans del 1965, vinta dalla Ferrari "275 LM" di Gregory-Rindt.



## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, long. - V8 di 90° Alesaggio 107,5 mm - Corsa 96,1 mm Cilindrata 6997 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 485 CV a 6200 giri/min Carburatore Holley "780 CFM".
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando laterale Pneumatici ant. 9.75x15; post. 12.80x15.
<b>Corpo vettura</b>	Sport, due porte, due posti Semimonoscocca con telai ausiliari ant. e post. - Carrozzeria in fibra di vetro Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti bracci oscillanti, molle elicoidali Barre antirollio Ammortizzatori idraulici Freni a disco ventilati Serbatoio carburante 159 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2413 mm Carreggiata ant./post. 1448/1422 mm Lungh. 4140 mm - Largh. 1778 mm Altezza 1029 mm - Peso a vuoto 1207 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 346 km/h.



### Momento storico

**In alto.** La partenza della 24 Ore di Le Mans del 1965.

**Sotto.** Il groviglio degli otto tubi di scarico che convergono in un'unica marmitta, studiato per ridurre le differenze di lunghezza dovute alla posizione longitudinale del motore.

In quell'occasione l'"armata" Ford comprendeva cinque "Cobra Daytona", quattro "GT 40" 4,7 litri e le due "GT 40 Mark II" con motore sette litri, iscritte ufficialmente dalla Holman&Moody in collaborazione con la Shelby American Inc. ed affidate a Phil Hill-Chris Amon (telaio 107) e Ken Miles-Bruce McLaren (telaio 106). La Ferrari era

presente con tre macchine ufficiali; altre sette erano iscritte da scuderie private. Phil Hill conquistò la pole position al volante della "107"; sul rettilineo di Hunaudières, lungo quasi sei chilometri, aveva toccato i 342 km/h. La nostra "Mark II/106", pilotata da Ken Miles e Bruce McLaren, prese il comando e lo mantenne per due ore. Problemi alla trasmissione la fecero poi retrocedere e la costrinsero infine al ritiro. Si appurò che il raffreddamento del cambio era insufficiente e che sarebbe stata necessaria una pompa per l'olio della trasmissione. La "Mark II/107" tenne fino alla settima ora e segnò con Phil Hill il record sul giro alla media di 211 km/h. Neppure le Ferrari ufficiali portarono a termine la corsa: vinse la "275 LM" del North American Racing Team di Luigi Chinetti guidata da Masten Gregory e Jochen Rindt.

I test con la "Mark II/106" proseguirono a Riverside e Daytona, finché il telaio non accusò segni di stanchezza. I tecnici Ford decisero allora di mettere a riposo la "106". Negli anni seguenti la Ford vinse e stravinse a Le Mans (1966, 1967, 1968 e 1969). Forse nessuno si ricordò che il merito di quelle vittorie andava in parte alle migliaia e migliaia di chilometri di test in pista condotti a bordo della "106".





# RESTAURO? NO GRAZIE



Carrozzeria firmata, telaio tubolare di autore ignoto, per motore un residuo bellico: le ferite di tante battaglie e del tempo ne hanno fatto un raro cimelio d'incontestabile originalità. Da conservare com'è

di Massimo Condolo, foto di Paolo Carlini

“C

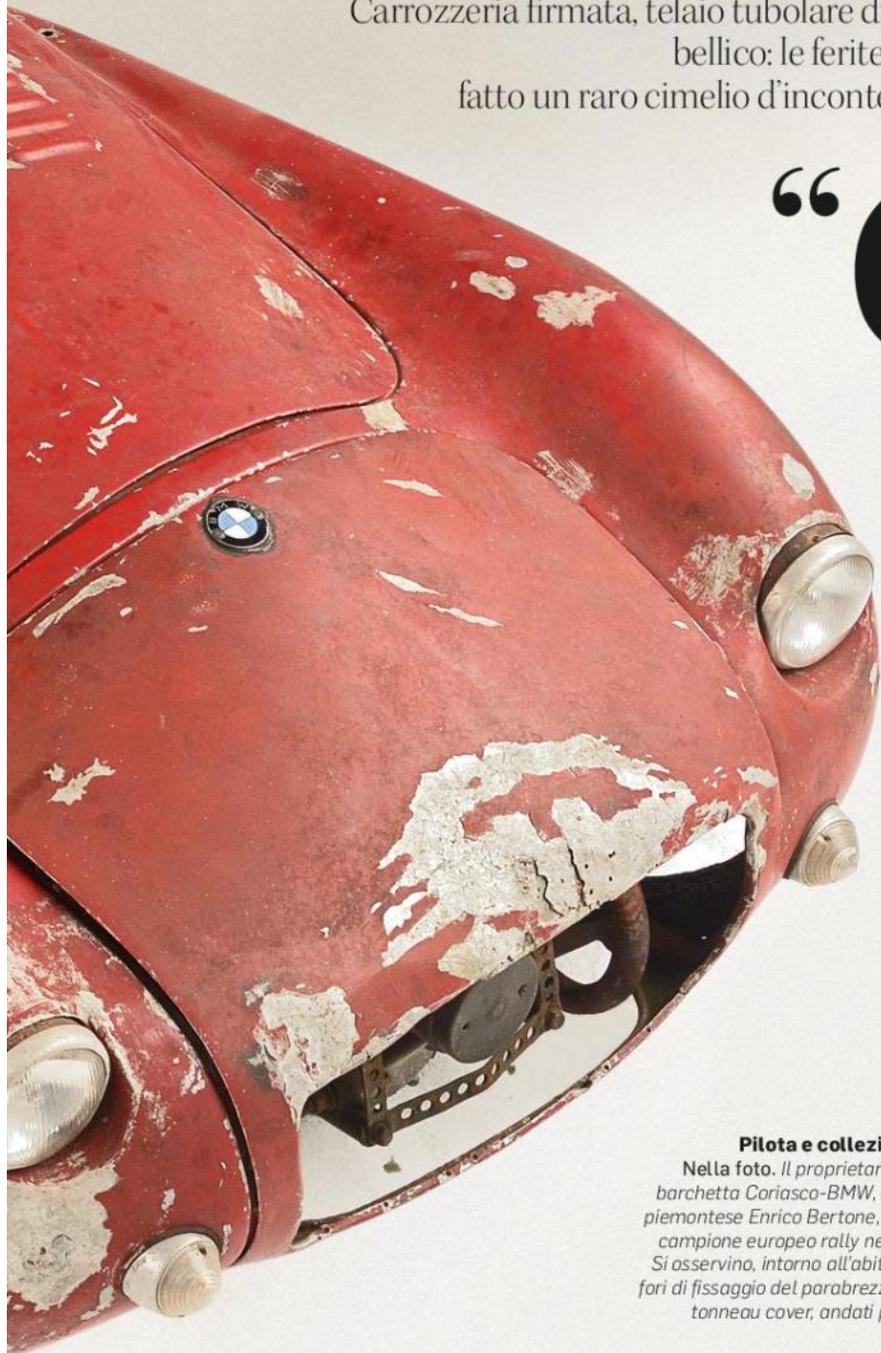
osì l'ho trovata, così deve restare: autentica al cento per cento, comprese le ferite riportate in tante battaglie, prima contro le avversarie e i paracarri, poi contro le ingiurie del tempo...”: il piemontese Enrico Bertone chiarisce subito che non intende cancellare il passato autentico della sua barchetta Coriasco-BMW sotto un restauro che riporterebbe la vettura alle condizioni del nuovo, ma costringerebbe a ricostruire e ad alterare molti componenti e farebbe dubitare dell'originalità della vettura. Aggiunge Enrico: “Il motore funziona. Basterà una messa a punto della parte meccanica. Ci vorrà poi un sedile nuovo, ma solo per mettere in salvo quello vecchio. Così potrò partecipare a qualche manifestazione”.

Tra le cose che a Bertone importano di meno, c'è la paternità di questa curiosa barchetta, chiaramente nata per correre. Egli cercherà di ricostruirne la storia, naturalmente, ma il fatto che essa sia in gran parte avvolta dal mistero non gli dispiace affatto, anzi lo affascina. Per il momento, dobbiamo attenerci a quanto scritto sui documenti. O meglio, a quanto “non scritto”: infatti sul libretto il costruttore non è citato. Si legge soltanto: “Telaio senza marchio con motore BMW”, cui si aggiunge la punzonatura d'ufficio del numero 1456-51.

La carrozzeria reca due emblemi BMW di origine motociclistica e lo stemma che la Coriasco ha usato sino all'immediato dopoguerra. L'Italian Car Registry, bibbia degli esemplari unici e delle vetture sportive artigianali e semiconosciute che si costruivano nel nostro Paese e che gli inglesi chiamano “etceterini”, la censisce come “Nardi con telaio modificato”. “Modificato” perché i telai Nardi avevano gli attacchi per il motore in basso mentre questa li ha in alto. L'ipotesi è plausibile, perché Coriasco ha carrozzato diverse Nardi. Più di un esperto attri- ➤

#### Pilota e collezionista

Nella foto. Il proprietario della barchetta Coriasco-BMW, il pilota piemontese Enrico Bertone, è stato campione europeo rally nel 1999. Si osservino, intorno all'abitacolo, i fori di fissaggio del parabrezza e del tonneau cover, andati perduti.





**Una tacca ogni 10 km/h**

Sopra. Il grande strumento Veglia ha una scala tachimetrica molto chiara. Il contachilometri segna 71.000: tanti, per una vettura di questo tipo. Manca invece il contagiri, che probabilmente era applicato sotto la plancia con una staffa.

## SOLTANTO LE FOTOGRAFIE DELL'EPOCA PERMETTEREBBERO DI CAPIRE COME FOSSE SAGOMATO IL PARABREZZA

buisce invece il telaio alla Gilco, l'azienda milanese specializzata in tralicci tubolari fondata nel 1946 da Gilberto Colombo, ma nulla suffraga questa ipotesi.

Il proprietario attuale spera di trovare nei registri dell'Automobile Club le tracce della partecipazione a una delle tante cronoscalate che si svolgevano nei dintorni di Torino, dove l'auto venne immatricolata nel 1951, intestata a Luigi Bosio. Non è detto però che l'anno della prima e unica targa sia quello di costruzione: questa potrebbe essere precedente e la targatura potrebbe essere arrivata dopo, alla fine di una carriera agonistica effettuata con la targa "Prova". In effetti il vano targa posteriore sembra successivo: è tagliato di netto, senza garbo, mentre tutta la carrozzeria indica una fattura accurata e una notevole attenzione per i raccordi delle superfici. Una datazione credibile potrebbe essere intorno al 1948. Quell'anno la Coriasco cambiava ragione sociale in "Carrozzeria Coriasco - Veicoli industriali", a sottolineare che da quel momento avrebbe ab-

bandonato il settore automobilistico, cui si dedicava dal 1921. Sempre quell'anno, inaugurava una nuova sede e un nuovo stemma. Dal canto suo, la Nardi era già attiva; anzi, veniva fondata proprio nel 1948. La nostra BMW-Coriasco, comunque, non spunta dal nulla. Era già nota come "storica" negli anni Settanta, quando il penultimo proprietario l'aveva acquistata nelle condizioni attuali da un commerciante di auto d'epoca, senza mai restaurarla. Certamente era ancora in uso nel 1959, quando la fanaleria fu adeguata al nuovo Codice con lampeggiatori laterali e fanalini posteriori tipo Fiat "1100/103 E".

Carrozzeria e telaio sono in alluminio: ciò spiega la buona conservazione della lamiera anche là dove la vernice è sfogliata. Una peculiarità della vettura è quella dei tre cofani che si aprono sulla carrozzeria. Il primo, che dà accesso al motore bicilindrico, incorpora la presa d'aria anteriore e si ribalta in avanti; il secondo cela la ruota di scorta; il terzo, sulla coda, nasconde una seconda ruota di scorta, gli attrezz- ➤





### Due posti terra-terra

A sinistra. I sedili sono incassati tra il tunnel della trasmissione e le fiancate. Quello del passeggero ha conservato brandelli del rivestimento originale in pelle. Gli schienali e il sedile di guida sono stati ricoperti con uno skai più recente.

### Spazi ergonomici

Sotto. La pedaliera, incernierata in basso e in asse col volante, è piuttosto avanzata, consentendo al pilota di distendere bene le gambe. In basso. Al vano posteriore si accede anche ribaltando lo schienale. In origine esso conteneva la seconda ruota di scorta e la borsa degli attrezzi, ancora presente.

### Al passo con i tempi

Nella foto. La vista posteriore evidenzia una grande cura nel raccordo delle superfici; il vano targa tagliato di netto potrebbe essere una modifica successiva alla costruzione. I fanali della Fiat "1100/103 E" e i lampeggiatori laterali sono stati aggiunti nel 1959.





## MOLTI 71.000 KM PER UNA VETTURA DA CORSA: SEGNO CHE FU ADOPERATA ANCHE PER TURISMO

### Reperti storici

Sopra. Nel vano posteriore sono stati rinvenuti alcuni attrezzi, tra cui un cric a pantografo probabilmente di epoca successiva alla vettura e simile a quelli in dotazione alle vetture Lancia degli anni Sessanta.

zi (ancora presenti) e un'eventuale valigetta. Il cofano "centrale" è collegato al vano motore: questo giustifica la presenza di feritoie che permettono di evacuare l'aria calda. Le porte sono semplici, senza maniglie esterne; attorno all'abitacolo ci sono tracce evidenti di un parabrezza e dei "pussoir" per un tonneau cover, entrambi andati persi. Saliti, o meglio "scivolati" a bordo, ci si ritrova incastrati in due sedili con schienale unico, divisi dal tunnel della trasmissione; soltanto quello di sinistra ha ancora il rivestimento originale in pelle. Il volante è in alluminio con razze forate e corona in legno, ma è privo di "logo": peccato, un marchio avrebbe fornito indizi sul costruttore.

L'unico strumento presente è un Veglia, così grande da sporgere dalla plancia; esso racchiude il tachimetro, il contachilometri (fermo a 71.000 km, segno di un uso piuttosto intenso considerato il tipo d'auto) e l'indicatore del livello del carburante: somiglia un po' a quelli utilizzati dalla Lancia, ma ha una grafica inconsueta, con i chilometri divisi per 10. Manca invece il contagiri, che probabilmente era montato sotto il cruscotto. La pedaliera è incernierata in basso.

Di certo precedente all'auto è il motore, un BMW a valvole in testa con testate "OZ74" che ar-

riva verosimilmente da uno dei tanti sidecar "R75" della Wehrmacht abbandonati durante la ritirata, all'epoca reperibili con facilità nei campi Arar. Il tubo di scarico di sinistra mostra tracce di saldatura: probabilmente, a causa dell'urto di cui la vettura porta i segni sul muso. Alimentano il motore due carburatori verticali Zenith, con tutta probabilità di origine Fiat "1100 E"; stessa provenienza per i freni anteriori. I freni posteriori, il cambio e il ponte, sebbene modificati, arrivano invece da una Fiat "Topolino". Le ruote sono le classiche Fergat forgiate comuni all'epoca. Se per rimettere in efficienza la catena cinematica fosse necessario sostituire alcuni di questi componenti, il nostro Bertone avrebbe poco da tribolare.

### Correre allo scoperto

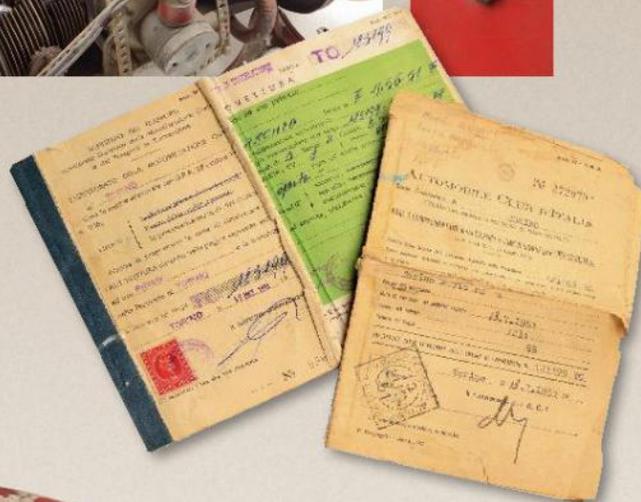
Nella foto. L'abitacolo era concepito per viaggiare scoperti. I fori nella carrozzeria testimoniano la presenza di un parabrezza e di un semplice tonneau cover. Il telaio tubolare ha condizionato il disegno degli sportelli, che si aprono una spanna sopra i sedili.

**Reduce di guerra**

A destra. Il motore BMW "750" a cilindri contrapposti raffreddati ad aria.

Più a destra. Uno dei due marchi Coriasco presenti sui fianchi. La grafica è quella utilizzata dalla carrozzeria nell'immediato dopoguerra, con il toro rampante ripreso dallo stemma comunale di Torino.

Sotto a destra. Il libretto e il foglio complementare non indicano il costruttore del telaio.



# LE REGINE DEL GHIACCIO

Giuliano Canè prende la testa già dal via e non la lascia più; per lui è il sesto trionfo nella classica invernale. Ben tre "Aprilia" ai primi quattro posti della classifica e addirittura sei Lancia nella top ten. Ma sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio la spunta una Porsche "356 C" coupé del 1963

di Luca Grandini, foto di Pierpaolo Romano



N

iente di nuovo sotto il sole, e neppure tra la neve, nell'edizione n. 26 della Winter Marathon, andata in scena dal 23 al 25 gennaio sulle Dolomiti del Brenta: l'affiatata coppia Giuliano Cané-Lucia Galliani ha sbaragliato la concorrenza aggiudicandosi il trofeo per la sesta volta. Un pugno di penalità (45 tra il primo e il terzo) ha diviso la coppia vincitrice, a bordo della solita Lancia "Aprilia" del 1938, dagli altri due gradini del podio, appannaggio di Ezio e Francesca Salviato, secondi, anche loro su un "Aprilia" (ma del 1939), e di Nino Margiotta e Bruno Perno, terzi su Morris "Mini Cooper S" del 1965, vincitori della scorsa edizione. Ben 97 gli equipaggi classificati dei 117 che si sono presentati al via di Madonna di Campiglio alle 14 di venerdì; 43 le prove valide ai fini della classifica finale (sulle 44 in programma), per annullamento della numero 34, quella che dal Passo Falzarego porta a San Cassiano in Alta Badia, causato da forti accumuli di neve di riporto. In tutto 426 chilometri, ▶

**Sfida sul ghiaccio**

**Sotto.** Uno dei momenti clou della manifestazione: il Trofeo Tag Heuer riservato ai primi 32 equipaggi in classifica, da disputarsi sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio. Nella foto, la Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S" (1973) dei sammarinesi Francesco Galassi e Stefano Pezzi, primo team straniero (46").



**Fari nella notte**  
Nella foto. Un suggestivo passaggio notturno. Nel terzetto di testa s'intuiscono le sagome di due Porsche "356".  
A destra. La bella Healey "Silverstone" (1950) della coppia Scio-Scio, undicesimi al traguardo.



**Dominio "Aprilia"**

A destra. Tre Lancia "Aprilia" nei primi quattro posti; nella foto a fianco, quella (del 1938) dei vincitori Canè-Galliani; più a destra, l'esemplare (del 1939) di Salvato-Salviato, secondi in classifica.



**"Giulietta" pattina sul lago**

Sopra. L'Alfa Romeo "Giulietta Spider" (1960) di Cavagna-Olli impegnata sull'ovale del laghetto ghiacciato.

Sopra, a destra. La Renault "Floride S" (1962) di Paglini-Paglini.



**Mini autodromo bianco**

A destra. Prova sul ghiaccio anche per la Fiat "124 Sport Spider" (1967) di Battagliola-Mantelli, ventisettesimi in classifica generale.

La gara si è svolta sotto un sole che ha richiamato attorno al laghetto un folto pubblico di curiosi.



che avevano l'obiettivo di selezionare i 32 equipaggi migliori, che si sono poi cimentati nella spettacolare prova sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio valevole per il Trofeo Tag Heuer Barozzi: Guido Bercella e Ombretta Guidotti, su Porsche "356 C" coupé del 1963, l'hanno spuntata in una finale a due sulla coppia Spagnoli-Parisi, a bordo di una Fiat "508 S" del 1932, l'auto più anziana di tutta la gara e per questo contraddistinta dal n. 1 (il terzo posto è andato all'equipaggio del museo Alfa Romeo, formato da Gamberini-De Marco, su "Giulia TI Super"). E 32 erano anche i concorrenti che nella serata di giovedì si sono sfidati in un serratissimo prologo, al suo debutto nel programma della Winter Marathon: il Trofeo APT riservato ai primi equipaggi iscritti.

Lo hanno conquistato Belometti-Cadei su Innocenti "Mini Cooper" prima serie del 1967, autori di uno spareggio con il duo Gatta-Maffina, su Porsche "356 A" coupé del 1959. Nonostante tutta la "Winter" sia stata particolarmente combattuta, con distacchi di penalità minimi tra i primi 7 classificati, il dominio di Canè non è mai sta-

to davvero in discussione, con lo specialista bolognese al comando già dai primi 5 controlli del venerdì. La manifestazione, a cui erano ammesse le vetture costruite entro il 1968, apriva quest'anno per la prima volta alle vetture da rally fino al 1976, tutte molto apprezzate dal pubblico e dai media: Lancia "Stratos" (1974 e 1976), Fiat "131 Rally Abarth" (1976), Alpine "A110" (un paio, entrambe del 1972), Saab "Sonett III" (1974), Porsche "911 Carrera RS" (1973).

Nel pomeriggio di domenica, prima della sfida finale sul laghetto ghiacciato, si è svolto il Trofeo Anteguerra, riservato alle vetture scoperte prodotte prima del 31 dicembre 1945, in cui ha primeggiato la coppia Spagnoli-Parisi (Fiat "508 S") davanti a Sandrolini-Ferrari (Citroën "11 BL Roadster", 1937). Al termine della "tre giorni" il migliore equipaggio femminile è stato quello composto da Lucia Fanti e Susanna Serri, trentatreesime assolute, a bordo della loro Alfa Romeo "Giulietta TI" del 1962; tra gli stranieri, miglior performance per i sammarinesi Francesco Galassi e Stefano Pezzi, su Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S" del 1973. ■

### Viva gli anni Sessanta

Sopra. Guido Bercella e Ombretta Guidotti, su Porsche "356 C" coupé (1963), vincitori del Trofeo Tag Heuer riservato ai primi 32 equipaggi classificati della Winter Marathon.

Sopra, a sinistra. Margiotta-Perno, terzi assoluti, con la loro Morris "Mini Cooper S" (1965).

### Squadrone Porsche

Sotto. Com'è consuetudine alla Winter Marathon, la delegazione Porsche è sempre una delle più nutrite: ben 31 vetture nell'edizione di quest'anno. Nella foto, la "356 SC" coupé (1965) di Pasello-Bisetto.



Per la vostra  
passione,  
la sfida più alta.

# COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti.  
Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra  
con quello delle montagne più belle del mondo.  
Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure.

Dal 1947.

# 2014

17 | 20 luglio  
CORTINA D'AMPEZZO 

Iscrizioni online:  
[www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it)

info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO



Automobile Club d'Italia

TUTTO CIÒ  
CHE SI DEVE SAPERE  
SULLA  
**GESTIONE DI  
UN'AUTO STORICA**  
E NESSUNO  
HA OSATO SPIEGARE



## MOLTI UOMINI POLITICI L'HANNO PROMESSA, MA UNA LEGGE ORGANICA, CHE UNA VOLTA PER TUTTE METTA ORDINE NELLA MATERIA, NON È MAI STATA VARATA



**P**ossedete una vettura costruita cinquant'anni fa? Se ritenete che ciò basti per dire che è d'epoca, vi sbagliate. Perché in Italia l'età non è sufficiente per determinare la storicità di un veicolo. Se non si dispone dei documenti ove si attesta che la vettura è di "interesse storico e collezionistico", essa è soltanto "vecchia" e con pochi, pochissimi diritti ad esistere e a circolare.

Tutto ciò è la naturale conseguenza della cronica assenza di una legge nazionale che regoli in modo preciso e definitivo la materia, una giungla nella quale è facile perdersi.

Le uniche certezze, per i veicoli non certificati, riguardano il "bollo": in tutta Italia alcuni mezzi con più di vent'anni segnalati dall'Asi (Automotoclub Storico Italiano) e tutti quelli con più di trent'anni, se non circolano, sono esentati dal pagamento della tassa; se invece circolano, pagano una tassa ridotta e unica di 25,82 euro l'anno.

Succede però che i regolamenti regionali modifichino sia l'entità della tassa (soprattutto per i veicoli tra i venti e i trent'anni), sia i "diritti" dei veicoli d'epoca a circolare.

Queste disparità, che in mancanza di

disposizioni nazionali si estendono anche alla libertà di circolazione, sono la causa principale della confusione che avvolge gli appassionati. In queste pagine, cercheremo di fare un po' di chiarezza.

### Un lungo percorso parlamentare

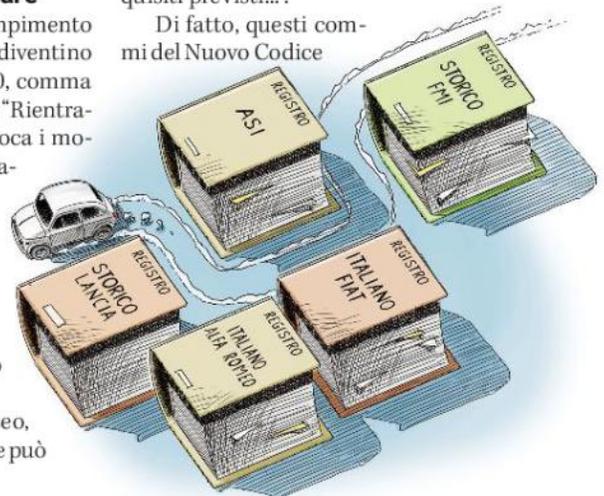
È convinzione comune che al compimento del ventesimo anno tutti i veicoli diventino "d'epoca". Non è così: l'articolo 60, comma 2, del Codice della Strada precisa: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche (...). Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri".

Si parla quindi di pezzi da museo, non adeguati alla circolazione, che può

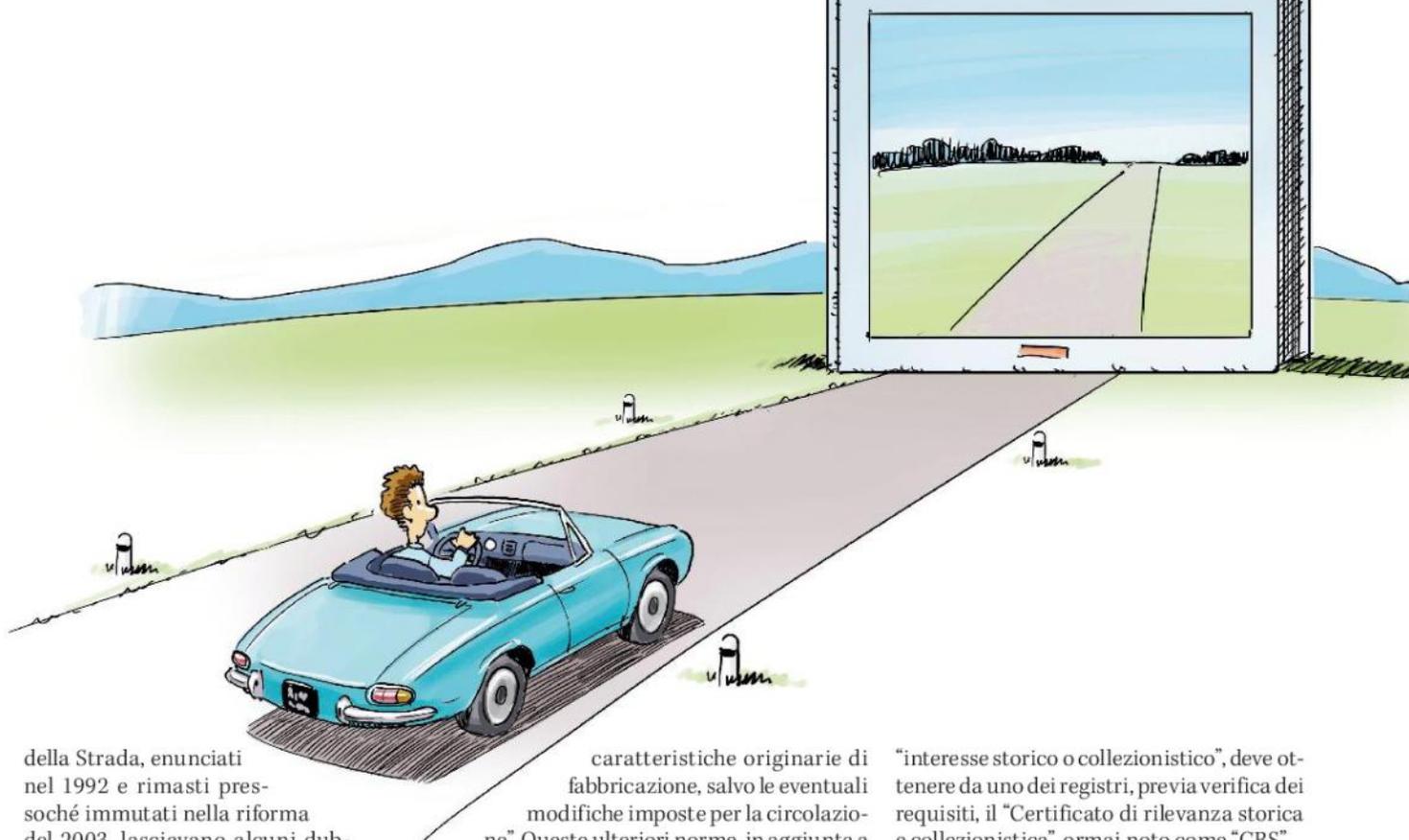
essere consentita (comma 3) "soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni".

Nei commi successivi, si afferma che "Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico Fmi". Si spiega poi che "I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti...".

Di fatto, questi commi del Nuovo Codice



# NUOVO CODICE DELLA STRADA



della Strada, enunciati nel 1992 e rimasti pressoché immutati nella riforma del 2003, lasciavano alcuni dubbi su che cosa si intendesse per "iscrizione ai registri". Dubbi gravi, dal momento che in Italia un veicolo non viene classificato "storico" in virtù di caratteristiche oggettive (età, stato di conservazione, utilizzo eccetera), bensì della sua iscrizione nei registri di alcuni enti di diritto privato.

Capitava che una vettura, poiché iscritta a uno dei registri, acquisisse lo status di "interesse storico" con tutti i benefici di carattere normativo che ne derivavano, mentre un'altra, assolutamente uguale, fosse considerata semplicemente "vecchia" solo perché non iscritta.

## Un passo avanti col "Matteoli"

Undici anni più tardi, la legge n. 214 del 1° agosto 2003 ha messo un po' d'ordine, precisando che sono classificati "di interesse storico o collezionistico" i veicoli di cui i registri hanno rilasciato "certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche" e che la "data di costruzione deve risultare precedente di almeno venti anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione". In più, i veicoli "devono conservare le

caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione". Queste ulteriori norme, in aggiunta a quelle della legge 342 del 2000, hanno indotto l'Asi a introdurre un documento chiamato "Attestato di datazione e storicità".

Mentre alcuni parlamentari presentavano bozze di legge mai discusse in aula e mai trasformate in legge dello Stato, a fine 2009 ecco apparire un altro decreto, il "Matteoli", dal nome del ministro in carica, che aggiorna il quadro normativo con disposizioni concernenti "l'iscrizione di un veicolo in uno dei registri, di cui all'art. 60 del C.d.s.", "la riammissione alla circolazione dei veicoli precedentemente cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta" e "la revisione periodica".

Il "Matteoli", entrato in vigore a marzo 2010, introduce una novità importante: affinché il veicolo possa essere qualificato di

"interesse storico o collezionistico", deve ottenere da uno dei registri, previa verifica dei requisiti, il "Certificato di rilevanza storica e collezionistica", ormai noto come "CRS".

Il decreto specifica pure come il Certificato deve essere redatto. Oltre ai dati del proprietario, esso deve contenere

re i dati di prima immatricolazione della vettura, la data di costruzione, i dati generali e identificativi, le caratteristiche tecniche e le eventuali parti del veicolo sostituite e non conformi a quelle originarie. Inoltre

vi si precisa che se "la qualificazione e l'iscrizione in uno dei Registri costituiscono i presupposti per la classificazione dei veicoli di interes-

se storico e collezionistico", la loro circolazione su strada è, invece, "subordinata alla verifica della sussistenza dei requisiti di idoneità alla circolazione".

Tale verifica prevede il controllo dei requisiti di idoneità alla circolazione, tramite





## COME STABILIRE IN MODO INEQUIVOCABILE LA STORICITÀ DI UN'AUTO? LA QUESTIONE NON È STATA ANCORA RISOLTA

la revisione periodica. L'applicazione del decreto Matteoli non fu semplice, tanto che i numerosi quesiti ricevuti indussero il ministero ad emanare, nell'ottobre del 2010, una circolare integrativa che, di fatto, sostituì il testo del 2009.

### È l'età che conta. Finalmente!

In primo luogo si spiega che il presupposto necessario per la classificazione di autoveicoli e motoveicoli storici è l'età: almeno venti anni. Ciò consente di richiedere l'iscrizione a uno dei registri, i quali rilasciano, previa verifica dei requisiti, il certificato di rilevanza storica e collezionistica, di cui all'art. 4 del decreto, con i contenuti specificati nel fac-simile riportato all'allegato 1 dello stesso decreto.

Tale certificato costituisce un primo modello unifi-

cato per i registri, soprattutto nei contenuti, e rappresenta l'unico documento, dall'entrata in vigore del decreto, che qualifica un veicolo di "interesse storico e collezionistico".

L'ultimo aggiornamento al Decreto legge è dell'ottobre 2010: con esso si tenta ancora una volta di dare ordine alla materia.

Alcune sue parti sono ben definite, come l'obbligo di sottoporre a revisione ogni due anni i veicoli d'interesse storico avvalendosi, quando si tratta di veicoli costruiti prima del 1° gennaio 1960, esclusivamente dei centri prova della Motorizzazione civile. Ma altre parti non lo sono, anche perché ogni Regione stabilisce le proprie regole, come il blocco della circolazione per i veicoli "Euro zero", privi cioè di impianto di scarico catalizzato. La Lombardia, per esempio, vieta in maniera permanente la circolazione delle vetture "Euro zero" in alcune aree urbane dei capoluoghi di provincia e su tutto il territorio regionale da metà ottobre a metà aprile. Ma esenta dal blocco i "veicoli di interesse storico ai sensi dell'art. 60 comma 4 del C.d.s.". La scelta della Lombardia non è però condivisa da tutte le Regioni.

La confusione più grande riguarda l'identificazione dei "veicoli di interesse storico e collezionistico". Su quali elementi devono basarsi gli agenti del traffico per distinguerli dalle normali automobili? Di sicuro, condizione necessaria per circolare è che il veicolo sia sottoposto a revisione periodica ogni due anni e sia iscritto a uno dei Registri qualificati (con l'Automobile Club d'Italia pronto a entrare nel novero).

Altrettanto evidente è che l'iscrizione ai Registri debba avvenire attraverso il rilascio del Certificato di rilevanza storica.

### Il "Certificato" dell'Asi

Nel caso un veicolo con più di vent'anni sia fermato dagli agenti, basta dunque esibire il Certificato di rilevanza storica? La questione è controversa.

L'Asi ha rilasciato la seguente precisazione: "Preso atto che il Decreto 17 dicembre 2009 - 19 marzo 2010 (...) ha disciplinato modalità e procedure per acquisire la qualifica di veicolo di interesse storico e collezionistico ai fini della circolazione (...), il Consiglio dell'Asi determina, ex art. 63, comma 3, Legge 342/2000, che per il 2013 sono da ritenersi veicoli di particolare interesse storico e collezionistico i veicoli costruiti entro il 31.12.1993 e (...) iscritti nei registri Asi ai fini fiscali e venga loro rilasciato l'Atte-



## TUTTE LE PRATICHE CHE SI POSSONO FARE ALL'ASI

TIPO DOCUMENTO	UTILITÀ	DOCUMENTI DA PRESENTARE	COSTO €
ISCRIZIONE CLUB LOCALE FEDERATO ASI	Per diventare socio Asi nazionale e ottenere la tessera nazionale.	Carta d'identità e codice fiscale	Circa 100,00
TESSERA ASI	Per poter effettuare tutte le pratiche e richiedere documenti.	A seguito iscrizione club federato	41,32 compresa nella quota club federato
ATTESTATO DI DATAZIONE E STORICITÀ ASI (1)	Polizze scontate, esenzione bollo e - in alcune regioni - circolazione nei periodi di blocco ai veicoli non catalizzati (rilasciati fino al 19/03/2010).	Compilazione modulo con foto (2)	20,00
CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA	Per riammissione alla circolazione.	Modulo con foto (2)	105,00
CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA	Per altri fini: polizze scontate, esenzione bollo e - in alcune regioni - circolazione nei periodi di blocco ai veicoli non catalizzati. (Gratuito se contestuale a Certificato d'Identità).	Modulo con foto (2)	20,00
CERTIFICATO DI IDENTITÀ (OMOLOGAZIONE) ASI	Attestazione originalità e storicizzazione del veicolo; partecipazione gare regolarità e manifestazioni turistiche Asi (accettato anche nella maggior parte di gare Csaì).	Libretto con foto e visita Commissione tecnica nazionale (seduta di omologazione)	105,00 (gratuito per auto ante 1918)
CAMBIO INTESTATARIO CERTIFICATO D'IDENTITÀ ASI	Cambio nominativo proprietario.	Compilazione modulo	10,33
IDENTITY CARD FIVA PER I SOCI ASI	Attestazione originalità e storicizzazione del veicolo; partecipazione gare regolarità e manifestazioni turistiche in tutto il mondo.	Stessa procedura del Certificato d'Identità Asi. Rilascio contestuale o semplificato per veicoli con Certificato d'identità Asi	105,00
IDENTITY CARD FIVA PER I NON SOCI ASI	Attestazione originalità e storicizzazione del veicolo; partecipazione gare regolarità e manifestazioni turistiche in tutto il mondo	Compilazione libretto con foto e visita Commissione tecnica nazionale (seduta di omologazione)	160,00

**Nota.** Per l'Attestato di storicità e il Certificato di rilevanza storica si deve compilare il medesimo modulo su più pagine, con foto; normalmente, i due documenti si richiedono e si ottengono contestualmente.

(1) Gli Attestati di storicità rilasciati fino al 19/03/2010 sono ancora validi; dopo tale data, si richiede il Certificato di rilevanza storica).

(2) A discrezione del tecnico di club può essere richiesta la visita del mezzo.

stato di datazione e storicità". Non solo: il sito dell'Asi definisce il Certificato di rilevanza storica "necessario per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico dal 19/03/2010".

Altri due enti, l'A.I.A.C. (Associazione Italiana Automotoveicoli Classici) e l'A.A.V.S. (Associazione Amatori Veicoli Storici), contestano questa versione, osservando che tutti i documenti richiesti per la circolazione sono elencati nell'Art. 180 del C.d.s., dove non è fatta menzione del Certificato di rilevanza storica.

Al riguardo, l'A.A.V.S. ha rivolto una circostanziata richiesta di chiarimento al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al suo braccio operativo, la Direzione Generale per la Motorizzazione.

Ebbene, con una lettera datata 6 agosto 2013, Prot. N. 20469, la Direzione ha confermato che il D.M. 17 dicembre 2013 "nulla innova in merito ai documenti di circolazione da tenere obbligatoriamente a bordo dei veicoli, disciplinati quest'ultimi dall'Art. 180 del codice della Strada". In altre parole, il Certificato di Rilevanza Storica non rientrerebbe tra i documenti validi per la circolazione.

La risposta non poteva essere diversa, dal momento che nessuna modifica è stata apportata al Codice della Strada a seguito

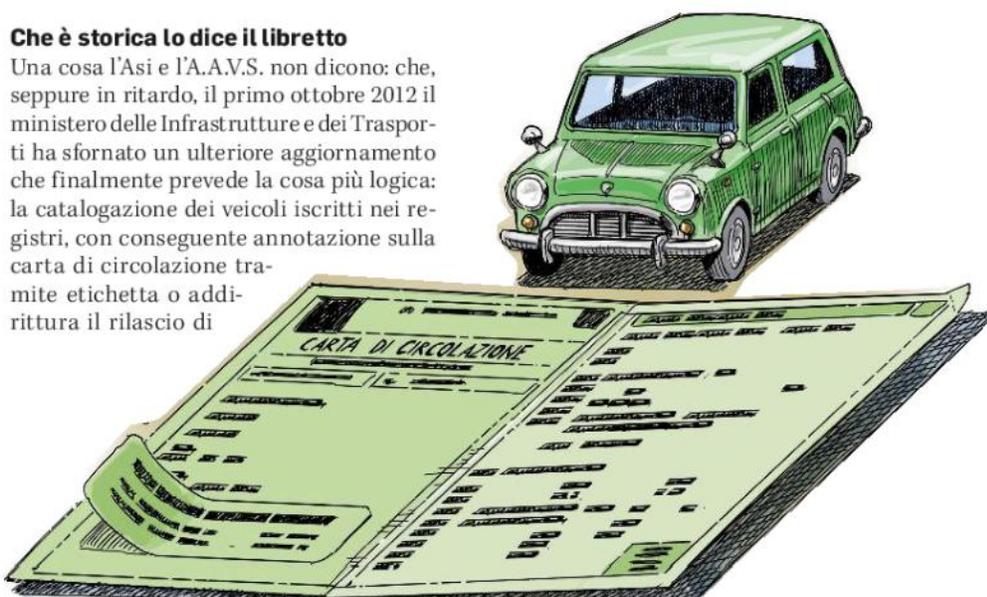
del decreto Matteoli. La polemica tra i due enti (l'A.A.V.S. fa i conti in tasca all'Asi, che avrebbe rilasciato oltre centomila certificati a pagamento) rende ancor più evidente il conflitto tra l'Art. 60 e l'Art. 180 del codice della Strada. Il risultato è che il proprietario di un veicolo con più di vent'anni, e corredato di C.R.S., potrebbe vedersi contestare dagli agenti la validità del documento ai fini della circolazione.

### Che è storica lo dice il libretto

Una cosa l'Asi e l'A.A.V.S. non dicono: che, seppure in ritardo, il primo ottobre 2012 il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sfornato un ulteriore aggiornamento che finalmente prevede la cosa più logica: la catalogazione dei veicoli iscritti nei registri, con conseguente annotazione sulla carta di circolazione tramite etichetta o addirittura il rilascio di

una nuova carta di circolazione. L'annotazione dovrà riportare "la classificazione di veicolo di interesse storico e collezionistico, il numero e la data di iscrizione allo specifico registro e, ove ricorra, la data di riammissione alla circolazione o la data del certificato di approvazione (eventuale)".

La procedura descritta soddisfa finalmente l'articolo 180 del codice della Strada. ➤



## TENERE L'AUTO FERMA NEL BOX EQUIVALE A CHIUDERE IL RUBINETTO DELLE USCITE FISCALI: NESSUNA TASSA È DOVUTA



perché riporta la qualifica di "veicolo storica" sul principale documento di bordo: la carta di circolazione.

### "Radiata" non è per sempre

La circolare del ministero aggiunge che una nuova carta di circolazione, munita dell'annotazione di storicità, può essere rilasciata qualora si facesse richiesta di riammissione alla circolazione di un veicolo storico che era stato radiato.

In tutti gli altri casi, purché ne ricorrano i requisiti e su richiesta degli interessati, si potranno aggiornare l'Archivio nazio-

nale veicoli e le carte di circolazione tramite stampa di apposita etichetta riportante la classificazione di veicolo di interesse storico e collezionistico e il numero di iscrizione allo specifico registro.

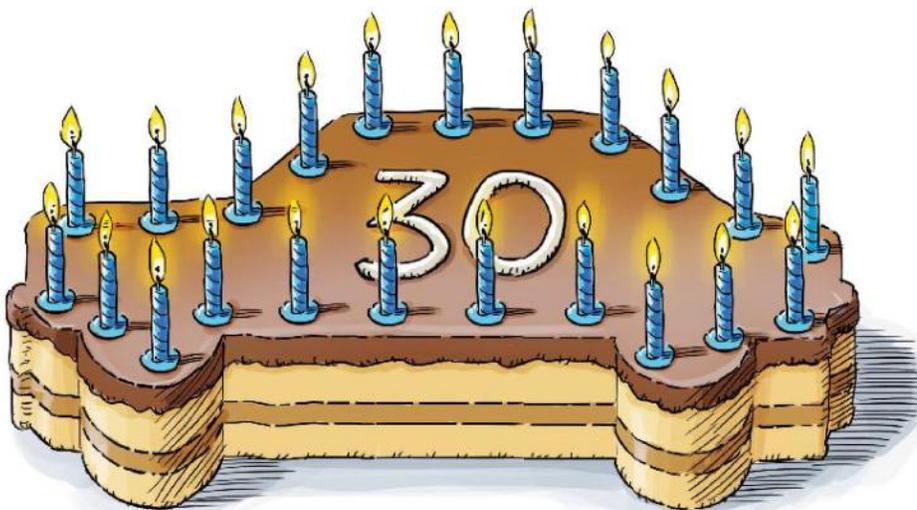
A tal fine, gli interessati dovranno presentare domanda di aggiornamento della carta di circolazione allegando originale (in visione), fotocopia del certificato di rilevanza storica e collezionistica, fotocopia della carta di circolazione e ricevute di due versa-

menti di 9,00 e 14,62 euro.

La procedura di aggiornamento della carta di circolazione può essere effettuata anche dagli studi di consulenza automobilistica.

### Per chi vale l'esenzione?

Per i veicoli le cui caratteristiche sono specificate dal codice della Strada (art. 60, commi 1, 2 e 4), l'articolo 63 della L. 342/2000 (legge Finanziaria) ha previsto che siano esentati dal "bollo" i veicoli e motoveicoli (esclusi quelli adibiti a uso professionale) "...a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione". E aggiunge: "L'esenzione (...) è estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico, per i quali il termine è ridotto a venti anni. Si considerano di particolare interesse storico e collezionistico i veicoli costruiti specificamente per le competizioni; i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre; i veicoli i quali (...) rivestano un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume". Quest'ultimi, dice poi il testo, sono individuati, con propria determinazione, dall'Asi e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. In altre parole, tutte le vet-



## ASI E FIVA

### LA LEGGE VERRÀ

**C**hè che tutti i proprietari di auto storiche si augurano è che lo Stato regolamenti in modo organico l'intero settore mediante una legge chiara ed esaustiva. Perché ci si arrivi, occorre un governo stabile e duraturo: condizioni che in Italia raramente si verificano. La legge che vorremmo dovrebbe tutelare i veri appassionati, non favorire i tanti proprietari che usano l'auto ultraventennale per abbattere i costi senza preoccuparsi della sua conservazione. Pertanto è sensata la proposta della Fiva che vorrebbe portare a trent'anni l'età per attribuire a una vettura la patente di "storica". Per quelle di vent'anni, dovrebbe finalmente essere compilata dall'Asi la lista dei modelli meritevoli del riconoscimento di storicità. L'Acì Storico, emanazione dell'Automobile Club, lo scorso anno ha presentato una sua lista, con l'obiettivo di ottenere per Acì Storico il ruolo di ente certificatore dei veicoli storici al pari di Asi e di altri registri, come previsto dall'articolo 60 del Codice della strada. Invece, l'emendamento "Covello 1887" alla legge di stabilità, che prevedeva che il nuovo organismo potesse rilasciare le certificazioni di storicità, è stato bocciato dall'aula lo scorso dicembre. Pertanto l'Acì non rientra, almeno per il momento, tra i "registri" abilitati alla storizzazione dei veicoli.



ture ultratrentennali e quelle ultraventennali iscritte nei registri sono esentate. Invece del "bollo", esse devono pagare una tassa di 25,82 euro (10,33 euro per le moto), ma solo se circolano. La tassa può essere pagata lungo tutto l'arco dell'anno senza l'applicazione di more o sanzioni. Se invece la vettura storica non circola e non occupa aree pubbliche, nessuna tassa è dovuta.

Fin qui tutto chiaro, se non fosse che le Regioni hanno facoltà d'intervenire sulla materia, modificando l'importo o le categorie dei veicoli. La Regione Lombardia, per esempio, consente il "bollo" ridotto a tutti i

veicoli che abbiano raggiunto i vent'anni, arrotondando la tassa a 30 euro, ed esentando totalmente i veicoli iscritti nei registri.

Subito dopo l'uscita della legge 342/2000, diverse Regioni adottarono una normativa che estendeva i benefici fiscali anche ai veicoli certificati dagli enti di cui all'art. 60 del codice della Strada. Tuttavia, tale norma fu giudicata illegittima dalla sentenza n. 455/2005 della Corte Costituzionale.

#### In Lombardia bastano vent'anni

In Lombardia, i certificati dei registri sono comunque riconosciuti dalla legge regionale: al compimento del ventesimo anno, tutti i veicoli pagano la tassa ridotta, purché siano in regola con la revisione. I veicoli iscritti ai registri di marca sono totalmente esentati dal pagamento di qualsiasi tassa e non sono tenuti a rispettare i limiti sulle emissioni. I certificati di storicità rilasciati dall'A.I.A.C. (Associazione Italiana Automotoveicoli Classici) e dal R.I.V.S. (Registro Italiano Veicoli Storici) sono accettati in Piemonte, Puglia e Umbria. Per le altre Regioni, A.I.A.C. e R.I.V.S. consigliano di sostituire i Certificati di rilevanza storica con l'autocertificazione, sostenendo l'illegittimità del monopolio di Asi e FMI e considerando inapplicabile la normativa regionale in materia.



## QUANTO SI PAGA DI "BOLLO"? OGNI REGIONE FA DI TESTA SUA

REGIONE	Auto da 20 a 30 anni €		Auto oltre i 30 anni €	
	Se circola	Se non circola	Se circola	Se non circola
Abruzzo	Asi 31,24	Asi esente	25,82	esente
Basilicata	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Calabria	Asi 28,40	Asi esente	28,40	esente
Campania	Asi 28,40	Asi esente	28,40	esente
Emilia Romagna	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Friuli-Venezia Giulia	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Lazio	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Liguria	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Lombardia	30,00; registri esente	Registri esente	30,00 Registri esente	esente
Marche	Asi 27,88	Asi esente	27,88	esente
Molise	Asi 28,00	Asi esente	28,00	esente
Piemonte	Registri 30,00	Asi esente	30,00	esente
Puglia	Registri 30,00	Asi esente	30,00	esente
Sardegna	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Sicilia	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Toscana	63,00	63,00	25,82	esente
Umbria	Registri 25,82	Asi esente	25,82	esente
Valle d'Aosta	Certif. 25,82	Asi esente	25,82	esente
Veneto	Certif. 28,40	Asi esente	28,40	esente
Provincia di Bolzano	Certif. 30,00	Asi esente	30,00	esente
Provincia di Trento	Certif. 26,00	Asi esente	26,00	esente



## Ancora qualche dubbio? Chiedi e ti sarà risposto

**È vero che in caso di mancato rinnovo della tessera associativa i documenti rilasciati perdono validità?**

Non è vero. La validità di attestati e certificati, rilasciati dall'Asi o da altri enti, non comporta che si rinnovi l'iscrizione.

**Si può andare alle revisione col vecchio "libretto"?**

Sì. I libretti originali sono considerati validi. Capita però che i veicoli con il libretto di vecchio tipo (Mod. MC 804 U) non siano stati "caricati" sui terminali. Per ovviare a questa lacuna, il ministero ha introdotto una procedura d'inserimento dati da espletare agli sportelli degli uffici provinciali della Motorizzazione.

**I veicoli indubbiamente d'epoca, perché immatricolati molti decenni or sono, devono essere per forza iscritti a un registro e classificati per essere considerati storici?**

Non si è obbligati a far classificare come d'interesse storico e collezionistico i veicoli di oltre vent'anni e richiedere pertanto il CRS. Un'automobile non classificata di interesse storico - non importa che abbia venti anni o settanta - può circolare come veicolo ordinario. In tal caso, deve sottostare alle norme in vigore per i veicoli ordinari: pagare il normale bollo fino al trentesimo anno di età, disporre di cinture di sicurezza (quando richiesto) e affrontare la revisione secondo i parametri standard, molto più severi.

**Che cos'è l'Attestato di storicità? E a che serve?**

È un documento rilasciato dall'Asi "ad probationem", cioè al fine di fornire una prova per l'esenzione dal bollo della vettura e per la stipula dell'assicurazione per veicoli storici. Dall'entrata in vigore del decreto legge del 20 marzo 2010, la storicità viene attestata invece dal Certificato di Rilevanza Storica, documento richiesto pure per la revisione periodica.

Al riguardo, l'Asi precisa che restano validi a tutti gli effetti gli

attestati emessi prima del 19 marzo 2010. I nuovi attestati, oggi rilasciati sullo stesso modulo del Certificato di rilevanza storica, non sembrano aver più alcuna utilità.

**Il Certificato di rilevanza storica e collezionistica resta valido in caso di mancato rinnovo della tessera Asi o di vendita del veicolo?**

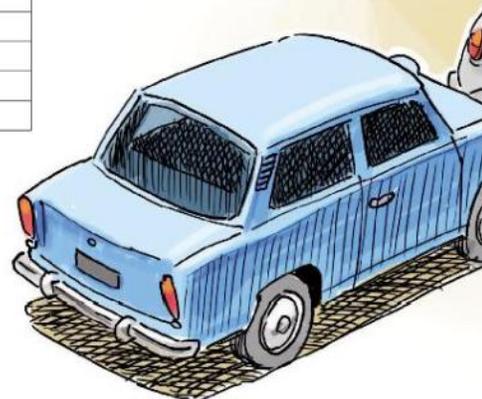
Tra le tante cose che il d.l. Matteoli del 2009 non precisa, c'è la validità temporale del Certificato di rilevanza storica. A questo riguardo, "La Manovella", organo ufficiale dell'Asi, ha riportato: "Il CRS è legato alla vettura e resta valido per tutte le sue prerogative anche in caso di passaggio di proprietà".

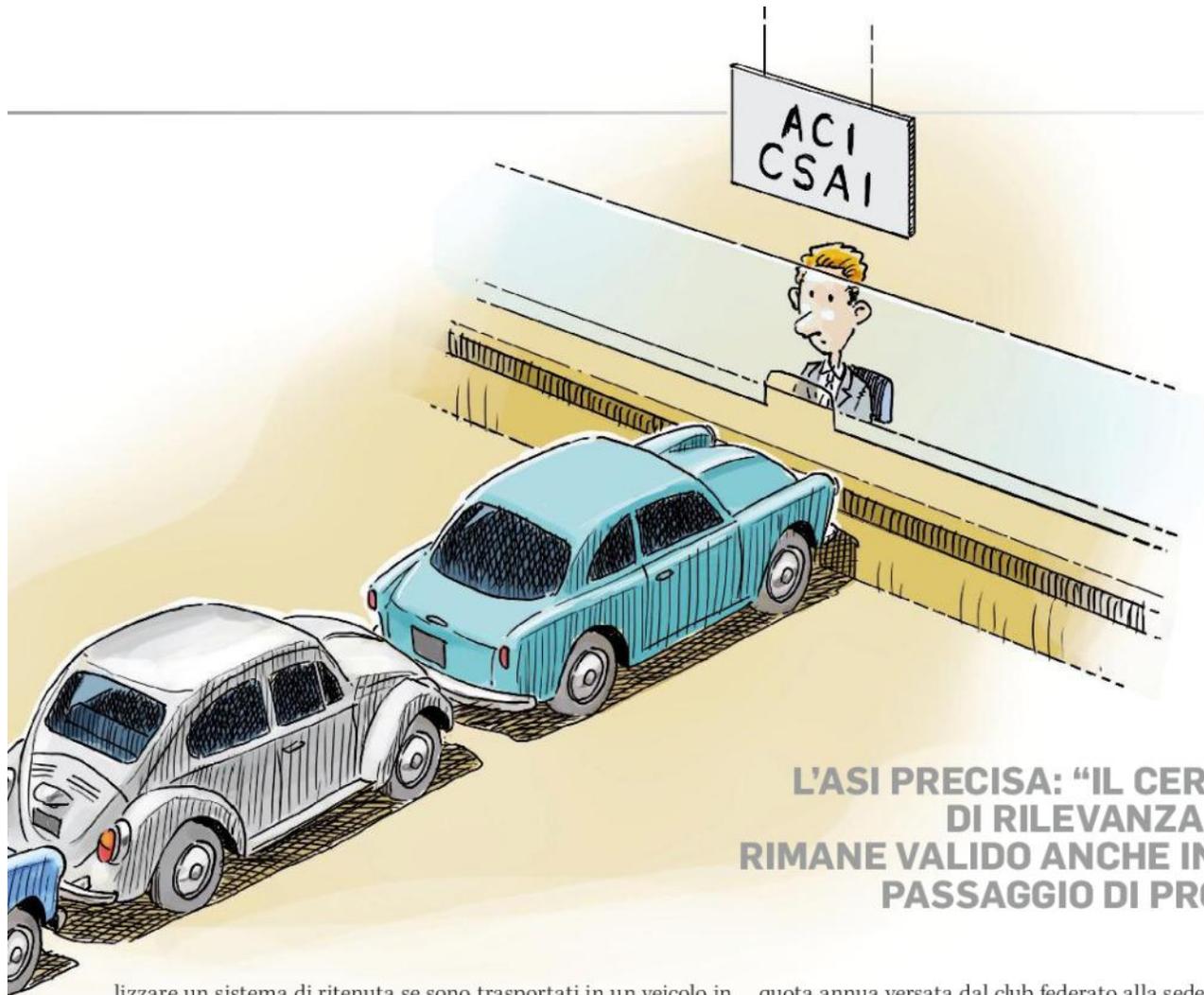
**Devo avere le cinture di sicurezza sulla mia "storica"?**

Il ministero dei Trasporti, con una circolare del 22 giugno 2000, ha precisato che l'obbligo delle cinture ricorre, sia per i posti anteriori che per quelli posteriori, per tutti i veicoli della categoria M1 che, immatricolati a partire dal 15 giugno 1976, siano predisposti sin dall'origine con specifici punti d'attacco. Perciò i veicoli costruiti in precedenza non sono tenuti a montare le cinture di sicurezza. Meno chiaro è se, nel caso le cinture fossero installate (magari del tipo a due punti non omologati), vi sia l'obbligo di indossarle. Per i veicoli costruiti dopo la data citata, quasi tutti dotati di punti di ancoraggio, vige l'obbligo di installare e utilizzare le cinture.

**Si possono trasportare bambini sulla "storica"?**

Articolo 172 del codice della Strada, comma 5: "I bambini di età inferiore ai tre anni che occupano i sedili posteriori possono non uti-





## L'ASI PRECISA: "IL CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA RIMANE VALIDO ANCHE IN CASO DI PASSAGGIO DI PROPRIETÀ"

lizzare un sistema di ritenuta se sono trasportati in un veicolo in cui tale sistema non sia disponibile, purché siano accompagnati da almeno un passeggero di età non inferiore ai 16 anni".

### La dinamo fatica a ricaricare la batteria: posso fare a meno di tenere i fari accesi anche di giorno?

La modifica del luglio 2003 al codice della Strada prevede che i veicoli iscritti nei registri storici siano esentati dall'accensione dei proiettori anabbaglianti fuori dai centri abitati.

### Come si calcola l'età di un veicolo ai fini dell'esenzione?

Spesso vi è incertezza tra anno di immatricolazione e di costruzione. L'articolo 63 della legge 342 del 2000, relativa alle tasse di circolazione, precisa (comma 1) che un veicolo è esentato a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla sua costruzione.

Conta comunque l'anno solare: che un veicolo sia stato immatricolato o costruito il 2 gennaio o il 31 dicembre non fa differenza. Le vetture immatricolate (o costruite) tra gennaio e dicembre 1994 potranno quindi iscriversi ai registri dal primo gennaio 2014.

### Come si ottengono tutti i documenti emessi dall'Asi?

Si richiedono a un club federato Asi, cioè l'Automotoclub Storico Italiano, costituito nel 1966 e riconosciuto ente morale di diritto privato per decreto del Presidente della Repubblica n. 977 del 24 ottobre 1980. Ad esso fanno capo 263 club federati, 38 club aderenti e 202.000 soci. Per aderire all'Asi, basta iscriversi a uno dei club federati locali (o di marca) presenti in tutte le province italiane: la quota sociale comprende anche quella al sodalizio nazionale.

### A che serve la Tessera Asi?

È indispensabile per ottenere tutti i servizi e i documenti rilasciati ai soci e per partecipare alle manifestazioni organizzate dall'Asi. La

quota annua versata dal club federato alla sede centrale, per ogni singola iscrizione, è di 41,32 euro. Per regolamento, l'importo globale da versare al club federato non può essere inferiore ai 100 euro.

### A che serve l'Attestato di datazione e storicità?

Riporta la datazione e gli estremi identificativi del veicolo e consente di ottenere - se il veicolo è ritenuto idoneo dalle società assicuratrici - la vantaggiosa polizza riservata alle auto d'epoca. Esso de- ➤





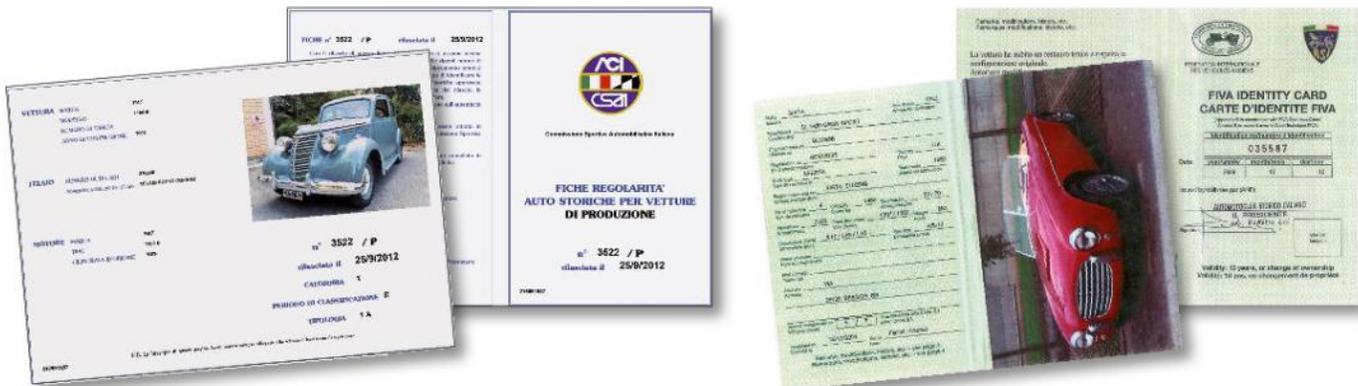
## DOCUMENTI RILASCIATI DA ACI-CSAI

Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

TIPO PRATICA	UTILITÀ	DOCUM. DA PRESENT.	COSTI €
TESSERA ACI	Per richiedere tutte le licenze Csaì e prendere parte alle manifestazioni turistiche Csaì	Carta d'identità e codice fiscale	Da 45,00
LICENZA CSAI REGOLARITÀ	Per prendere parte alle gare di regolarità	Tessera Aci	50,00
LICENZA CSAI VELOCITÀ	Per partecipare a rally, cronoscalate e gare in pista	Tessera Aci e visita medica	Vari costi, secondo il livello
FICHE REGOLARITÀ VETTURE DI PRODUZIONE	Per poter iscrivere la vettura alle manifestazioni di regolarità Csaì	Modulo con foto, in autocertificazione	100,00
FICHE REGOLARITÀ VETTURE DA CORSA	Per poter iscrivere la vettura alle manifestazioni di regolarità Csaì	Modulo con foto, visita esperto	100,00+30,00 +spese trasferta esperto
HTTP - FICHE VELOCITÀ	Per poter iscrivere la vettura alle manifestazioni di velocità Csaì	Modulo con foto, possibili verifiche	Vari da 200,00 € a 800,00 €
LICENZA DI ORGANIZZATORE	Per organizzare qualsiasi manifestazione Csaì	Affiancamento per un anno ad altro organizzatore	Da 600,00 a 1.200,00

## Carte su carte

A destra. Molti appassionati si dedicano all'attività sportiva. Questi i documenti richiesti. Sotto. Fac simile della fiche Csaì che consente di prendere parte alle gare di regolarità. Sotto a destra. La cosiddetta "carta d'identità" è il documento che, rilasciato dalla Fiva, attesta le condizioni della vettura.



termina inoltre l'esenzione dal bollo o, se l'auto circola, la sua riduzione ed è utilizzabile per le pratiche di sdoganamento, previo esame del veicolo. Viene rilasciato - su domanda del proprietario, che certifica con la propria firma le informazioni contenute nel modulo di richiesta - per tutti i veicoli di oltre vent'anni, compresi quelli con impianto a gas, purché si rispettino le seguenti condizioni.

- 1 - Carrozzeria, telaistica e/o allestimento conformi all'originale.
- 2 - Motore dello stesso tipo montato in origine dal costruttore ovvero annotato sui documenti del veicolo.
- 3 - Interni e selleria decorosi.

Il DDL del dicembre 2009 ha stabilito che molte di queste funzioni siano trasferite ai Certificati di rilevanza storica. Gli attestati di storicità rilasciati fino al 19/03/2010 sono però ancora validi.

## A che serve il Certificato di rilevanza storica e collezionistica?

Il documento, che ha sostituito il "certificato delle caratteristiche tecniche", secondo l'Asi è necessario per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico dal 19/03/2010. Viene richiesto ai sensi del D.M. 17/12/2009, che disciplina i requisiti per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico. In particolare il decreto rego-

lamenta le seguenti modalità e procedure.

- 1 - L'iscrizione di un veicolo in uno dei registri, al fine di acquisire la qualifica di veicolo di interesse storico e collezionistico.
- 2 - La riammissione alla circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico precedentemente radiati o di origine sconosciuta.
- 3 - La revisione periodica cui sono soggetti i veicoli storici.

Le disposizioni del decreto non si applicano a veicoli che siano repliche ex-novo, ancorché fedeli, di veicoli storici.

## Che cos'è il Certificato d'identità o di omologazione?

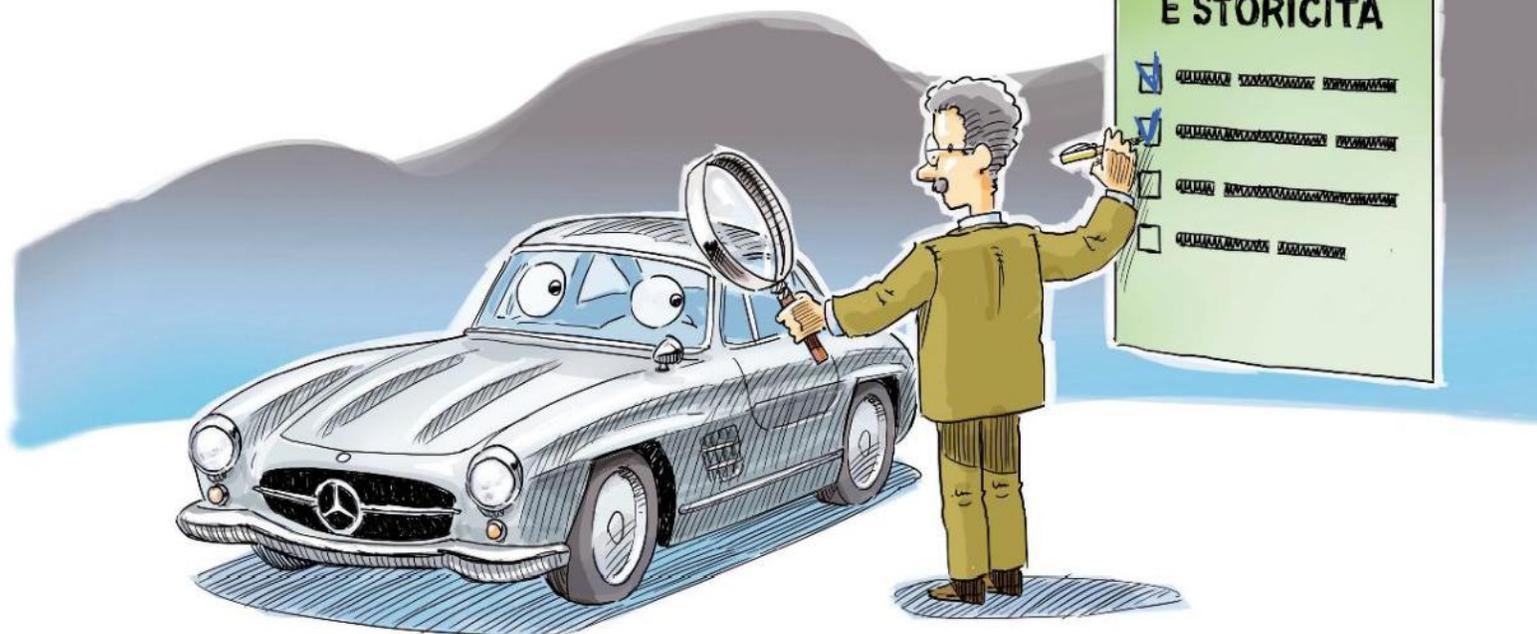
È il più antico e ambito tra i documenti rilasciati dall'Asi e riguarda i mezzi costruiti da oltre vent'anni. Contiene le fotografie, la datazione, gli estremi identificativi, la descrizione dello stato di conservazione o dell'avvenuto restauro, la classificazione e l'annotazione di eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate (secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale della Fiva) e, se necessario, la sintesi della storia del veicolo.

Il Certificato d'identità viene concesso in uso al tesserato insieme a una targa metallica corrispondente al documento. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale Asi e un





## L'ATTESTATO DI DATAZIONE DELL'ASI È UN'AUTOCERTIFICAZIONE CHE LO STESSO PROPRIETARIO DELLA VETTURA COMPILA E FIRMA



particolare trattamento assicurativo. È accettato pure in molte gare di regolarità Csaì. A richiesta, potranno essere rilasciati, contestualmente al Certificato d'identità, la Carta d'identità Fiva, l'Attestato di datazione e storicità e il Certificato di rilevanza storica e collezionistica. In caso di vendita della vettura, il possesso di tutti questi documenti può facilitare la trattativa.

### A che serve la Carta d'identità della Fiva - Fédération Internationale des Véhicules Anciens?

Si tratta di un documento di riconoscimento del veicolo contenente la fotografia, la datazione, gli estremi identificativi, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate, secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale Fiva, leggermente meno severe di quelle Asi, e, se necessario, la sintesi della storia del veicolo.

La Carta d'identità della Fiva viene emessa ai sensi degli articoli 3 (Classifications Technique des véhicules) e 6 (Carte d'identité Fiva) del CTI, il Codice tecnico internazionale vigente, e concessa in uso al tesserato. Essa consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario internazionale Fiva (anche quelle italiane, come Mille Miglia e Gran Premio Nuvolari) e il particolare trattamento assicurativo riservato alle auto storiche.

Non consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale Asi e non può essere rilasciato a veicoli immatricolati all'estero. È valido dieci anni e deve essere rinnovato al

momento dell'eventuale cambio di proprietà del veicolo. Viene rilasciato solo ai veicoli che abbiano compiuto 30 anni dalla data di costruzione. Può essere ottenuto anche da persone residenti in Italia in possesso di un veicolo senza targa oppure da persone non residenti in Italia ma in possesso di un veicolo immatricolato in Italia.

### Come posso ottenere una licenza o una fiche Csaì?

Per richiedere qualsiasi documento Csaì è necessario essere iscritti all'Automobile Club d'Italia. In ogni capoluogo è presente una sede. Varie delegazioni decentrate operano nella Provincia.

Tutte le tessere e le licenze possono essere richieste presso gli uffici sportivi delle sedi provinciali degli Automobile Club.

I moduli per le fiche possono essere scaricati da: [www.csaì.aci.it](http://www.csaì.aci.it).

### E se la "storica" mi lascia a piedi?

I soccorsi arrivano attraverso la tessera Aci Vintage. Al costo di 103 euro l'anno, essa garantisce l'assistenza tecnica fino a dieci veicoli, compresa la propria auto moderna.

Ecco in sintesi i servizi offerti da Aci Vintage.

- 1 - Abbonamento annuale a "Ruoteclassiche".
- 2 - Tre soccorsi stradali gratuiti in Italia per i veicoli associati.
- 3 - Un soccorso stradale all'estero.
- 4 - Traino fino a 50 km.
- 5 - Servizio "Passione d'Epoca" per il trasporto dei veicoli storici.
- 6 - Condizioni privilegiate per la polizza "Sara Vintage". 



**IMPRESSIONI** Fiat "500 Coupé" Moretti 1965

# GRANTURISMO A 2 CILINDRI

**N**ella rossa Fiat di queste pagine vi sembra di riconoscere una "850 Coupé"? Sbagliato. Riconosciamo che la calandra con l'avvolgente paraurti cromato, la fiancata liscia con la nervatura che corre poco sotto la linea di cintura, il padiglione rastremato e la coda tronca possono ingannare. Ma in realtà questa è "solo" una "500". Per l'esattezza, una "500 Coupé" del 1965 carrozzata da Moretti. Con una linea quasi uguale, il carrozziere torinese aveva già firmato una sua "850 Coupé". Quella di serie della Fiat, che arrivò un anno dopo, non era molto diversa.

Le linee di entrambe le Moretti furono tracciate dalla mano di Giovanni Michelotti che nel 1957 era stato autore della prima elaborazione di Moretti su base "Nuova 500": un esemplare unico, sempre coupé, realizzato a scopo promozionale. Fu proprio con la piccola utilitaria Fiat che Moretti, distintosi fino a quel momento prima di tutto come costruttore e poi come carrozziere ed elaboratore, iniziò ad abbandonare la sua attività di piccola azienda automobilistica autonoma per avviare una proficua collaborazione con la Casa torinese. Grazie anche ai buoni rapporti personali che intercorrevano con Gianni Agnelli, Moretti ottenne negli anni un buon numero di autotelai della "500" da allestire secondo la sua visione: "Camping", "Giardiniera" e "Furgone" per uso da famiglia e promiscuo, "Coupé" e "Spider" come varianti sportive, "Minimaxi" per l'utilizzo fuoristrada.

La nostra "500 Coupé", lo abbiamo detto, è del 1965 e rappresentò una piccola rivoluzione rispetto all'aria di famiglia ricercata e seguita fino a quel momento da Moretti. Un'apertura che anticipava le nuove tendenze e i gusti della clientela che si proiettava verso gli anni Settanta: le forme si fecero tese, a tratti spigolose e ampie superfici piane presero il posto delle curve. L'interno, in configurazione 2+2, esaltava il tempera- ▶



Guidi disteso e avvolto da un cruscotto zeppo di strumenti come su una vera GT. Acceleri e freni come su una "vera 500". In compenso, la carrozzeria slanciata disegnata da Michelotti ti fa guadagnare quattro o cinque chilometri all'ora. Oppure monti un bel "590" elaborato

di Alessandro Barteletti, foto di Thomas Maccabelli



**Documento raro**  
**Sopra.** Il depliant Moretti dell'epoca, due facciate su un unico foglio, riassume le caratteristiche della "Coupé" base e della più sportiva "590 SS" da 28 CV. Poiché entrambe derivavano dalla "500", le parti meccaniche - è scritto - fruivano del "servizio assistenziale in garanzia Fiat".



**Non datele della "850"**  
**Nella foto.** Disegnata da Giovanni Michelotti, la linea della "500 Coupé" Moretti ricorda, in piccolo, la Fiat "850 Coupé" (entrambe debuttarono al Salone di Ginevra del 1965). La vettura del servizio è stata messa a disposizione da Autoclassic di Torino, che ringraziamo.

## LINEA E INTERNI DAVANO L'ILLUSIONE DI GUIDARE UNA SPORTIVA, MA UN PO' DI PRESTAZIONI ARRIVARONO SOLTANTO CON LA "590 SS"



<b>Motore</b>	Post. longitudinale - 2 cilindri in linea Alesaggio 67,4 (73) mm - Corsa 70 mm Cilindrata 499,5 (590) cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 7,1:1 (9,5:1) Potenza 18 (28) CV a 4600 (5800) giri/min Carburatore monocorpo Weber "26 IMB 4" (Solex "C28 IP2").
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 <sup>a</sup> non sincronizzata) Leva di comando centrale Frizione monodisco.
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 2+2 posti Carrozzeria autoportante in lamiera d'acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali posteriori, balestra trasversale inferiore Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Ammortizzatori telescopici Freni a tamburo, comando idraulico.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 1840 mm Carreggiata ant./post. 1121/1135 mm Lungh. 3450 mm - Largh. 1340 mm Altezza 1250 mm.
<b>Prestazioni</b>	Velocità circa 100 (130) km/h.



**Piccolo capolavoro**  
Nella foto. Mica facile disegnare una coupé aggraziata e proporzionata sul pianale della "500", con un passo di appena 1,84 metri, le ruote di piccolo diametro e il motore posteriore a sbalzo... Poteva riuscirci solo Michelotti, uno che amava le sfide impossibili.

**Il nero s'addice alla coupé**  
Sopra. I sedili sono rivestiti in finta pelle nera; l'abitacolo è omologato per quattro posti. In teoria...  
**Sopra a sinistra.** Il cruscotto offre, da sinistra, livello carburante, tachimetro e manometro olio. Al centro del volante c'è un piccolo termometro, accessorio dell'epoca.



#### Si riconosce dalle ruote "storte"

Sopra. Anche le soluzioni stilistiche della coda si richiamano a quelle già adattate dallo stesso Michelotti per la "850 Coupé" Moretti del 1964. Che sotto la carrozzeria fuoriserie vi sia una Fiat "500" lo si capisce dal caratteristico assetto (con *camber positivo*) delle ruote posteriori.



mento sportivo con i sedili anatomici in finta pelle nera, la ricca (si tratta pur sempre di una "500") strumentazione con livello carburante, tachimetro e manometro olio, e la maniglia di appiglio sul cruscotto per il passeggero.

I numeri di produzione esatti della "Coupé" non sono documentati, ma fonti interne ricordano qualche decina di esemplari. I primissimi vennero allestiti su base "500 D", sebbene il grosso della produzione avvenne poi su autotelaio e meccanica della "500 F", presentata sempre a Ginevra nel 1965. Trattandosi della meccanica di serie, come specificato dalla stessa Moretti nel depliant della vettura, i clienti avrebbero potuto servirsi della rete di assistenza Fiat. Ma ciò significava anche che le prestazioni della "Coupé" restavano quelle modeste della

"500". Fu per questo che alla fine del 1965 - il lancio, per l'esattezza, avvenne al Salone di Torino - con la stessa carrozzeria debuttò anche la versione sportiva, denominata "590 SS", con potenza elevata a 28 cavalli. Dieci in più della versione base ottenuti, oltre che variando l'alesaggio per aumentare la cilindrata, lucidando e allargando i condotti di aspirazione e scarico, modificando la distribuzione, montando collettore e scarico speciali. L'elaborazione fu fatta col supporto di Gianniini che in quegli anni collaborava con Moretti (il preparatore romano forniva i suoi componenti meccanici a Moretti che, a sua volta, "vestiva" alcune vetture Gianniini).

Il prezzo era di 745.000 lire per la versione base, quando per una "500 F" ne bastavano 475.000. Per la "SS" ci volevano invece 895.000 lire. ■

#### Una carrozzeria sull'altra

Sopra. La "500 Coupé" usciva con il motore della "500 F" di serie; i primissimi esemplari derivavano invece dalla "500 D". Il vano motore conserva la traversa posteriore della "500", che offre un supporto al piccolo bicilindrico.

Sopra a sinistra. Il cofano anteriore ospita il serbatoio della benzina come nella "500" di serie, ma in questo lo caso lo spazio a disposizione per i bagagli è maggiore.

di Maurizio Schifano



# UNA VETTURA AL POSTO DI DUE

Versione promiscua della station wagon "PV 445", introdotta nel 1953, è soprannominata dalla Casa "Duett" per sottolinearne il duplice utilizzo. Versatile e robusta grazie al telaio in profilati d'acciaio, rimane in produzione fino al 1969, affiancando le giardinette "P 221" e "145" a scocca portante

## La più longeva è l'ultima

Nella foto. Prodotta dal 1960 al 1969, la "P 210" è l'ultima evoluzione della "Duett" e si distingue per il parabrezza in un solo pezzo, identico a quello della berlina "PV 544".

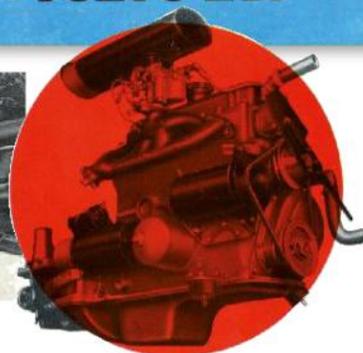
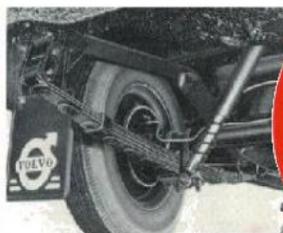
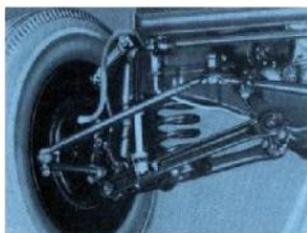
In alto. Il doppio uso della vettura: 5 posti per il tempo libero (sopra), 2 posti promiscua per il lavoro (sotto).

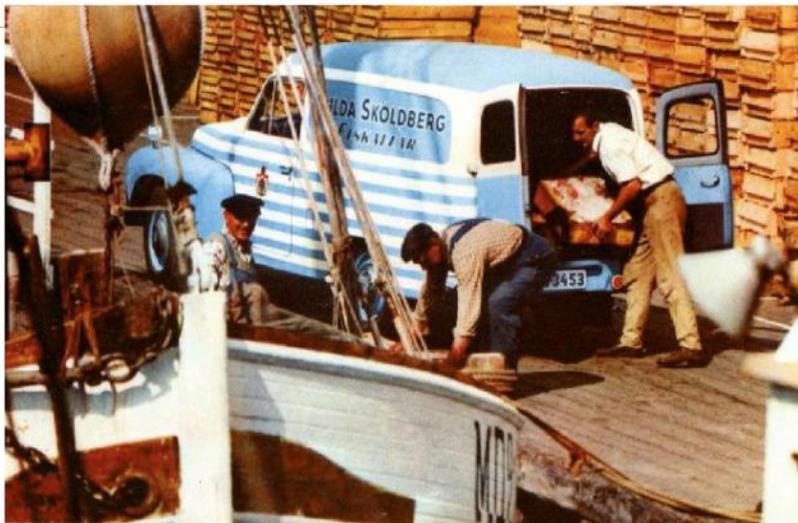


agréable – spacieuse – économique – VOLVO 210

## Unica con le balestre

A fianco. Da sinistra, l'avantreno a trapezi, comune a tutte le Volvo dell'epoca; lo specifico retrotreno a balestre; il motore 4 cilindri in linea ad aste e bilancieri di 1,6 litri da 66 CV, robusto e parco nei consumi.





**Per commercio e per servizio**

A sinistra. Con un volume di carico pari a 3 m<sup>3</sup>, la versione furgonata che conserva le due ante posteriori della station wagon è ideale per commercianti e artigiani. A destra. Ma è adatta anche come veicolo di soccorso.

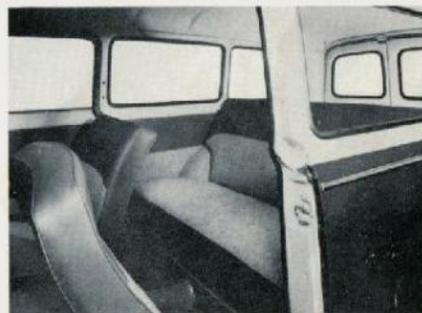
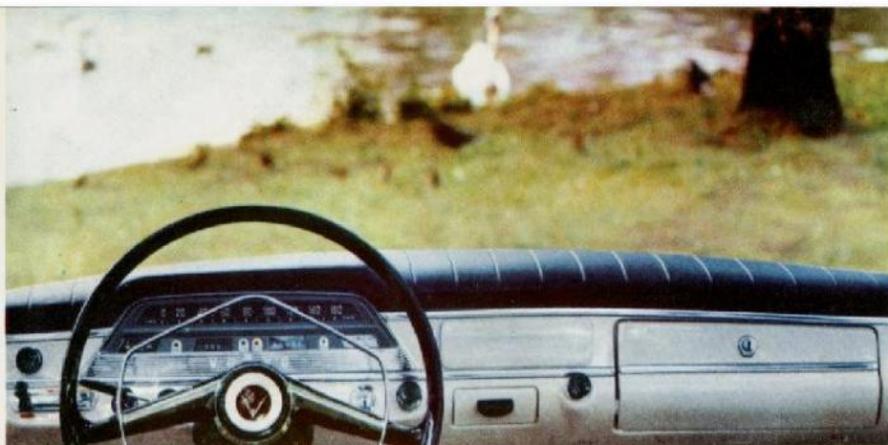


**Non invidia la berlina**

Sotto. L'allestimento interno della station wagon, identico a quello della berlina "PV 544", vanta comodi sedili anteriori regolabili e accattivanti rivestimenti in tessuto e finta pelle.



Più a sinistra. Identica anche la plancia, con imbottitura superiore di sicurezza.



**Spaziosa e Facile a Caricar**

La Volvo 210 è una superficie di pianer ben calcolata e una grande altezza interiore. La larga ed alta apertura delle porte AR e la faible hauteur de plancher permettent un chargement et un déchargement faciles. D'un coup de main rapide, vous pouvez rabattre le siège arrière et transformer le compartiment arrière en un large espace de chargement.

**Agréable**

On a du confort dans une Volvo 210. La garniture intérieure est une combinaison de tissus et de toile plastique jolie et pratique. Les sièges avant séparés et réglables permettent au conducteur de choisir la position qui lui convient le plus. Le tableau de bord, élégant et bien en vue, permet un contrôle facile de tous les instruments. La large pare-brise galbé et les grandes fenêtres latérales permettent une visibilité parfaite. L'éclairage intérieur s'allume à l'ouverture d'une porte gauche, avant ou arrière. La Volvo 210 est équipée d'une chaufferette. Sur demande, elle peut être livrée sans chaufferette.

**Sûre**

On sent la sécurité dans une Volvo 210. La solide carrosserie d'acier entièrement soudée, complétée par des détails spéciaux, assure la sécurité de tous les passagers. Tous les coins dangereux ont été éliminés et tous les points saillants, tels que tableau de bord, pare-soleil et extrémités supérieures des sièges avant sont capitonnés. Le pare-brise est en produit inaltérable et non susceptible de provoquer des éclats coupants en cas de bris. Essuie-glaces avec surface de balayage continue, rétroviseur anti-éblouissement ainsi que volant rentrant, constituent d'autres facteurs de sécurité.

**Rapide et Résistante**

On se déplace rapidement avec une Volvo 210, même pleinement chargée. La suspension bien dimensionnée et les larges roues assurent une marche régulière et une bonne tenue de route. Le moteur est bien renommé pour son économie et dans, en combinaison avec une boîte à 4 vitesses entièrement synchronisée, une grande force de traction et une rapide accélération.



Voiture de loisir



Voiture utilitaire



**Ci potete anche dormire**

Sopra. Abbattendo il divano posteriore si ricava un vano lungo 1,80 m, dove ci si può distendere per la notte. A sinistra. Il volume di 2,85 m<sup>3</sup> e la portata di 550 kg consentono di trasportare colli ingombranti e pesanti. La Volvo "P210" era sicuramente adatta anche al mercato francese, al quale era destinato questo depliant.



# Mon petit BIJOUX

“Sembra un macchinone, perché è proporzionata. In realtà è lunga appena tre metri e mezzo. Il motore ‘1100’ è un vero gioiello, con tre valvole per cilindro e asse a camme in testa. L’ho comprata a Padova nel 2005”. Parola di Massimo Campailla, Bologna

di Alessandro Barteletti, foto di Simone Romeo

**S**e scandisci le tre lettere alla francese, il suono che “ABC” fa è “a-be-se”. Lo stesso di “abaissée”, che significa “abbassata”, “ribassata”. Un nome scelto tutt’altro che a caso per un modello nato ottantasette anni fa e che, nei piani della sua Casa costruttrice, doveva essere una vettura da corsa dalle soluzioni raffinate e competitiva.

La Casa era la Rally, azienda automobilistica fondata da Eugène Affovard Asnière, ingegnere,

nel 1921 a Colombes - due passi a Nord-Ovest di Parigi - e finita in bancarotta dodici anni più tardi. Costruzioni artigianali, numeri di produzione contenuti, utilizzo di motori già esistenti, la Rally fu una delle tante e modeste fabbriche che sorsero in Francia tra le due guerre: l’avventura di Eugène Affovard Asnière iniziò con vetture piccole e leggere, le cosiddette cyclecar, equipaggiate con motori bicilindrici Harley-Davidson, e si concluse con le auto da corsa. Come appunto lo

#### Carrozzeria conservata

**Nella foto.** In Italia dal 2005, questa è l’“ABC” più antica sopravvissuta e una delle appena 18 con motore “1100” dodici valvole. La carrozzeria è conservata dagli anni 50; la meccanica, invece, è stata di recente completamente rivista dall’attuale proprietario.



## Queste vetture hanno corso molto. Una fu quarta assoluta alla 24 Ore di Le Mans del 1928, un'altra fu terza di classe alla Mille Miglia del 1931



era la "ABC" che a cavallo degli anni Venti e Trenta partecipò - anche con discreti risultati - alla Mille Miglia e alla 24 Ore di Le Mans.

Massimo Campailla, 48 anni, avvocato di Bologna, la sua l'ha comprata nel 2005 alla Fiera di Padova. Ce lo racconta orgoglioso a nove anni di distanza durante i quali, con la "ABC" che vedete in queste pagine, ha partecipato anche a due edizioni della Mille Miglia (nel 2007 e 2008). L'esemplare è del 1927 e appartiene alla serie più ambita - 18 vetture soltanto su circa 200 "ABC" prodotte complessivamente - che sotto al cofano monta il quattro cilindri Chapuis Dornier tipo "CS4". Si tratta di un motore "1100" capace di erogare 43 cavalli a 4000 giri e che può vantare una raffinata distribuzione a dodici valvole in testa, cioè tre per cilindro con due di aspirazione e una di scarico: le soluzioni tecniche di questo motore avevano permesso ai suoi progettisti di vincere nel 1923 il primo premio al Salone Internazionale degli Inventori di Torino.

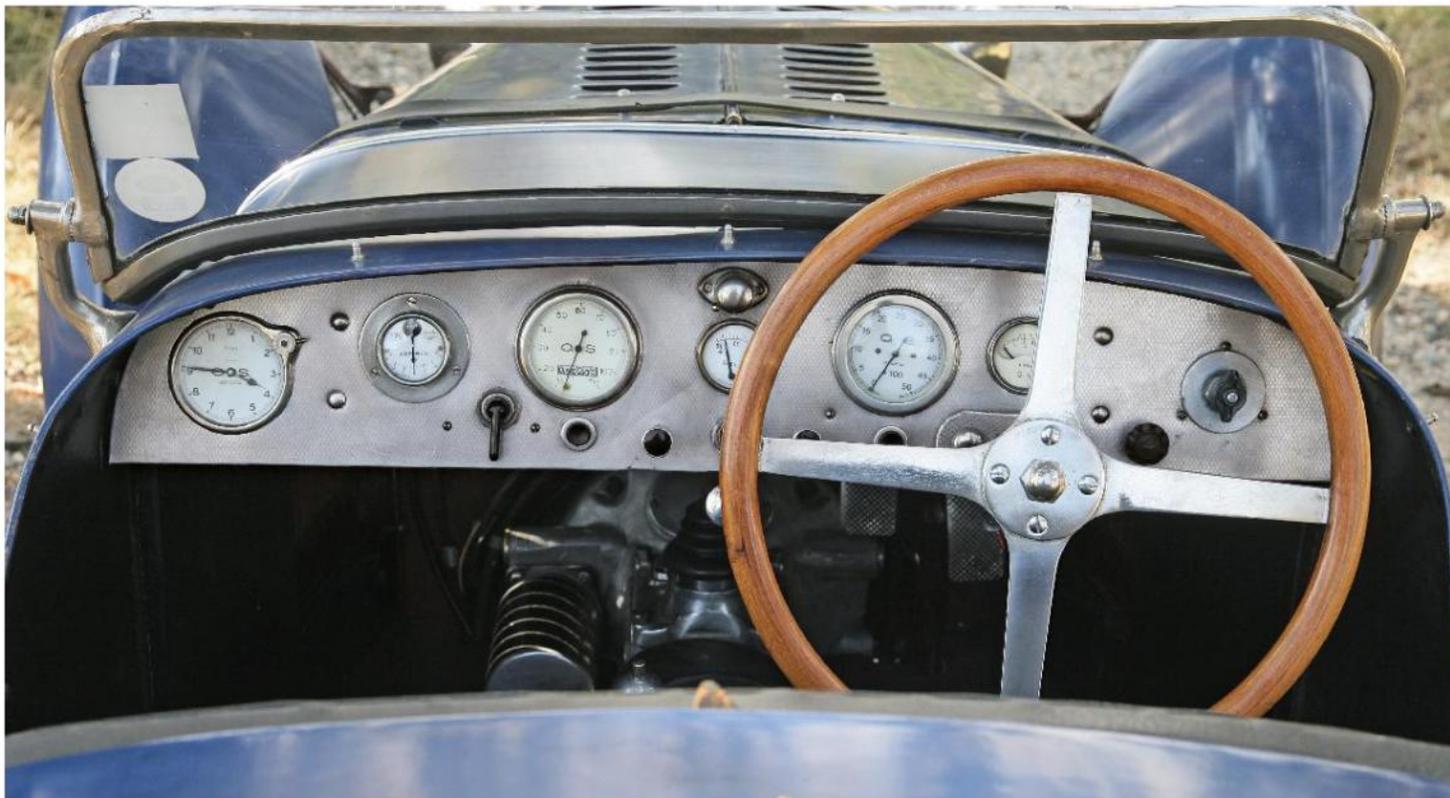
Delle 18 "ABC" a dodici valvole costruite, pare ne siano sopravvissute tre e questa (numero 451K) sarebbe la più antica in assoluto. Sebbene dal dopoguerra in avanti la storia sia dettagliatamente documentata, dei suoi primi anni non si sa nulla. Si racconta tuttavia che questo esemplare sia uno di quelli che hanno preso parte alla 24 Ore di Le

Mans: "Una tradizione orale che accompagna la vettura di proprietario in proprietario, ma io prove certe non ne ho", precisa Campailla. Certo è invece che la "451K" fu immatricolata in Olanda nel 1952 e che nel 1965 finì nella mani di Max Lips, industriale olandese noto per la sua prestigiosa collezione di automobili con cui costituì il museo Autotron, dove la nostra Rally ha soggiornato per quasi quarant'anni, fino alla morte dello stesso Lips avvenuta nel 2004. Quando gli eredi si sono liberati di alcuni pezzi della collezione, la vettura è stata importata in Italia da un commerciante e venduta a Campailla. "Insieme con l'auto mi hanno dato anche il sostanzioso carteggio che Lips intrattene nei primi anni con il precedente proprietario e con il suo meccanico. Si parla per esempio di un guasto al meccanismo che comanda l'apertura delle valvole: un rinvio si spezzò e fu saldato. Ma la riparazione non devono averla fatta mica tanto bene visto che alla Mille Miglia del 2008, il tratto da Bologna a Brescia io l'ho fatto tutto a tre cilindri per il cedimento proprio di quella saldatura lì...!".

Campailla ha perciò revisionato completamente la meccanica e ricostruito alcuni pezzi. "Ricambi in giro per un'auto degli anni Venti prodotta in pochi pezzi non ce ne sono. Fortuna che qui in Emilia Romagna abbiamo artigiani che ti rifanno tutto sul ▶



**Il vantaggio della leggerezza**  
Nella foto. Grazie al peso contenuto e al cambio a quattro rapporti, i 43 cavalli sono sufficienti per offrire prestazioni brillanti.





**Confort? No, grazie**

A sinistra. L'abitacolo basta appena per due; le sospensioni rigide, insieme col calore e il rumore generato dal motore, rendono inesistente il confort di marcia.

Nella pagina accanto. Gli strumenti sono tutti di marca OS. Da sinistra: orologio, amperometro, tachimetro, termometro acqua (aggiunto), contagiri, manometro olio.

**Due volte alla Mille Miglia**

Sopra. Massimo Campailla, 48 anni, avvocato di Bologna, ha acquistato la vettura nel 2005. Insieme hanno partecipato alla rievocazione della Mille Miglia nel 2007 e nel 2008 riuscendo a completare il percorso in entrambe le edizioni. Nel garage di Massimo ci sono anche una Triumph "TR3 A", un "Maggiolone" cabriolet e una Ferrari "308 GTS".



**I piedi sotto al serbatoio**

Sopra. La pedaliera è d'impostazione moderna, cioè con comando del freno al centro e acceleratore a destra. I pedali sono duri ma si prestano al punta-tacco. Sopra al centro. Si noti la posizione della pedaliera quasi a contatto col motore: il pilota è costretto a tenere i piedi sotto al serbatoio.

Sopra a destra. A separare l'abitacolo dal vano motore c'è un semplice pannello in legno, ricoperto da uno strato di alluminio con funzione parafiamma. Non esiste alcun tipo di coibentazione: dopo mezz'ora di guida il calore è insopportabile.

**Freni fatti in casa**

Sotto. Azionati meccanicamente tramite cavi, i tamburi sono adeguati alle caratteristiche della vettura.

Sulla prima serie i freni sono di produzione Rally. Sulle successive sono di marca Perrot Piganeau.



modello originale". Così è stato per l'albero motore, i pistoni, le bielle. Ma il vero capolavoro è stato il restauro della testa in ghisa. Durante i quarant'anni di permanenza nel museo nessuno si è preoccupato di scaricare l'acqua o farla ogni tanto circolare. Risultato: residui e corrosione ovunque. "Questo artigiano l'ha ripulita rimuovendo il metallo marcio e poi, strato su strato, ha riportato il nuovo materiale". Campailla ha effettuato anche un paio di modifiche ("aggiornamenti reversibili", tiene a sottolineare) per rendere più fruibile e affidabile la vettura nel traffico moderno. La prima riguarda il raffreddamento: "La circolazione dell'acqua era a termosifone; in un centro urbano, oggi, la temperatura andrebbe subito alle stelle. Allora, sfruttando il movimento che già azionava la ventola, ho fatto montare una puleggia doppia per comandare anche una pompa dell'acqua meccanica, di quelle piccole da go kart, che forza la circolazione". Seconda, necessaria modifica, l'applicazione di sedi valvole adatte alla benzina senza piombo.

La carrozzeria, invece, è conservata e sfoggia ancora la vernice di un lieve restauro risalente agli anni Cinquanta.

"Certo che quando sei al volante fai una gran fatica", racconta Campailla basandosi sull'esperienza dei 1600 chilometri quasi "non stop" della Mille Miglia che ha percorso due volte. "È rigida, sulle buche salti. A me una volta è volato via il caschetto. Il rumore del motore è assordante, il calore quasi insopportabile. Il cambio poi non è sincronizzato, la frizione è un macigno e i freni sono a cavo, quindi devi pestare forte sul pedale e saperlo dosare allo stesso tempo per non bloccare le ruote. Ma quando impari, ti accorgi che non si scompone e le basta poco spazio per fermarsi. Pesa poco e quindi i 43 cavalli, grazie anche ai quattro rapporti del cambio, bastano per garantire una guida divertente e prestazioni brillanti. La tenuta di strada è buona, ti sorprendono la stabilità e il comportamento neutro in curva. E parlando di Mille Miglia, nonostante qualche inconveniente, non dimentichiamoci che entrambe le volte la gara l'ho finita. Quindi è anche robusta. Io da una 'vecchietta' di quasi novant'anni non pretenderei nulla di più".



## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea Alesaggio 59 mm - Corsa 100 mm Cilindrata 1094 cm <sup>3</sup> Potenza 43 CV a 4000 giri/min Carburatore monocorpo.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (non sincronizzate) Frizione monodisco a secco Pneumatici 4.50 x 19.
<b>Corpo vettura</b>	Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre Sospensioni post. a ponte rigido, balestre Ammortizzatori a frizione Freni a tamburo, comando meccanico Serbatoio carburante 30 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2560 mm Carreggiata ant./post. 1260/1090 mm Lunghezza 3550 mm Altezza 1050 mm.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima circa 130 km/h.



Le sospensioni? Inutili: è rigida come un carretto. Il rumore del motore ti assorda. Il calore ti cuoce i piedi. Ma sta in strada, frena bene e a guidarla ti diverti davvero



### Affidabile e competitiva

Nella foto. Complice il peso contenuto e l'affidabilità del motore, la "ABC" non fatica a tenere il passo di vetture più moderne anche in competizioni di lunga durata. Racconta il proprietario: "In curva ti sorprende per la stabilità e il comportamento neutro".

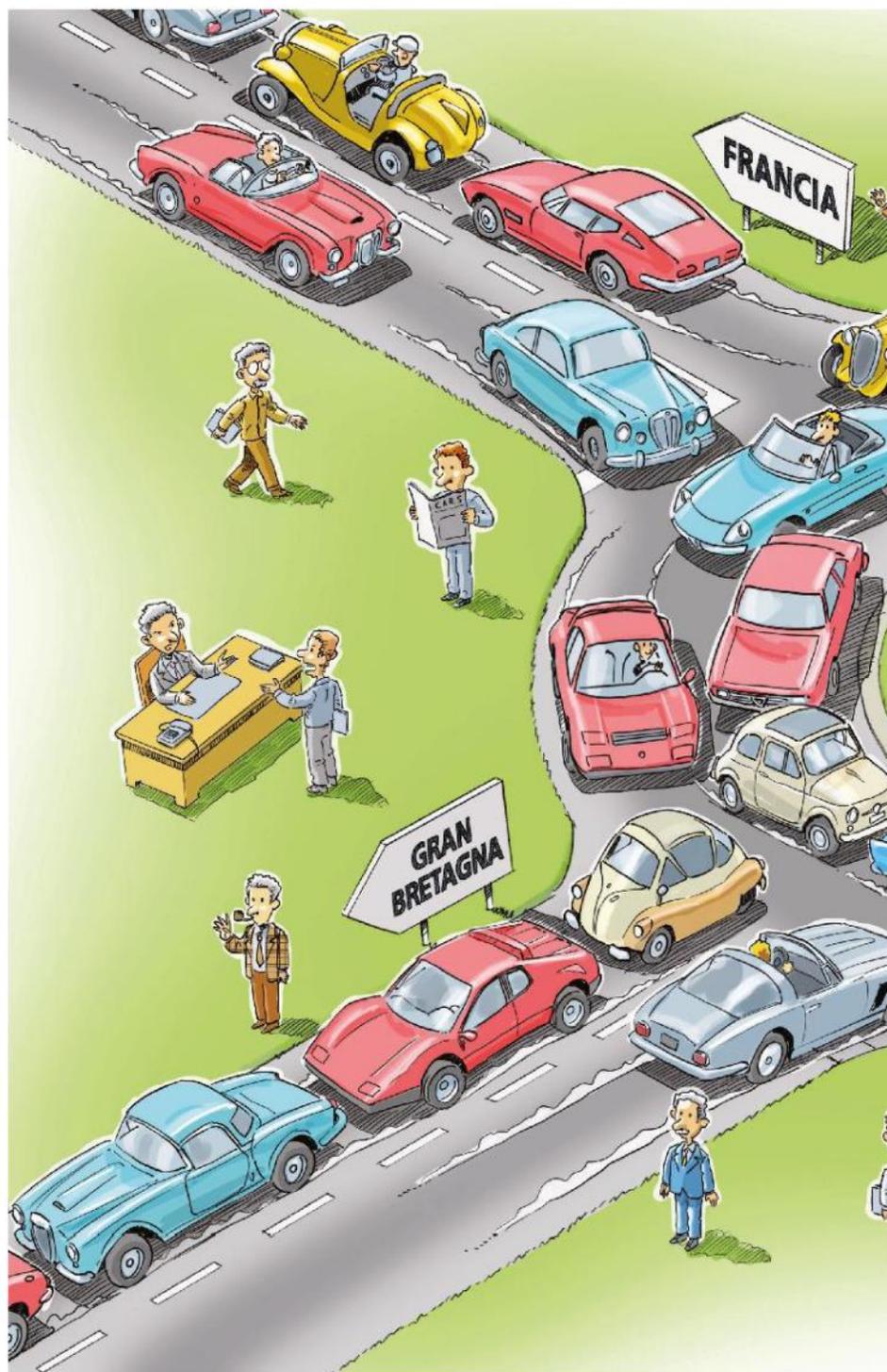
# EMIGRAZIONE DI MASSA

**P**aese che vai, quotazione che trovi: così verrebbe da dire analizzando quante differenze ci sono tra i prezzi di vendita delle auto storiche nelle principali nazioni europee e negli Stati Uniti. Se per certi versi è normale che al di là dell'Atlantico il mercato presenti sostanziali differenze rispetto al Vecchio Continente, è decisamente incredibile quale siderale distanza ci sia in termini di prezzi in nazioni confinanti come la Francia e l'Italia e quanto sia differente l'appetibilità di alcuni modelli storici appena si passa il confine.

In queste pagine abbiamo messo a confronto le quotazioni di mercato di 25 auto italiane: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, sportive di gran marca e modelli di aziende scomparse, privilegiando vetture piuttosto diffuse in quasi tutti i Paesi utilizzati per l'analisi (Italia, Germania, Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti). Moltissimi di questi modelli presentano differenze notevoli da un Paese all'altro, con valutazioni che possono anche raddoppiare. In linea di massima, i mercati dove i prezzi sono più bassi sono, nell'ordine, l'Italia, la Gran Bretagna e la Francia. Ben più elevati sono, invece, in Germania (dove il mercato delle "storiche" è in grande fermento) e quasi inavvicinabili in America, complice un diffusissimo mercato delle aste che raggiunge valori a volte spropositati e molto superiori alle quotazioni dei listini più accreditati.

Da tali differenze di prezzo si possono trarre utili indicazioni per chi intende vendere o acquistare: per questo motivo abbiamo indicato, accanto alle quotazioni medie riscontrate per ciascun modello nei vari Paesi, anche la tendenza al rialzo, al ribasso, oppure alla stabilità che caratterizza in questo momento quel mercato. L'Inghilterra rimane un Paese in cui è più conveniente acquistare. Anzi, le auto con guida a sinistra rimangono costantemente al di sotto dei valori di mercato degli stessi modelli con guida "all'inglese". In Francia le Fiat sono più convenienti che in Italia, mentre le Lancia hanno quotazioni abbastanza simili alle nostre (tranne che per i modelli ante-guerra, sottovalutati Oltralpe).

Molto spumeggiante il mercato internazionale delle Alfa Romeo: pur apprezzatissime anche in Italia, nel nostro Paese, complice la crisi economica, non hanno ancora raggiunto le quotazioni in vigore nel resto d'Europa. Curioso, infine, il fiorente mercato delle Iso "Isetta" negli States: la caccia alle microvetture è ormai diventato un fenomeno di massa. La microcar di Bresso è tra le più ambite dagli americani, che si contendono i pochi esemplari di importazione a prezzi più che tripli rispetto all'Italia.

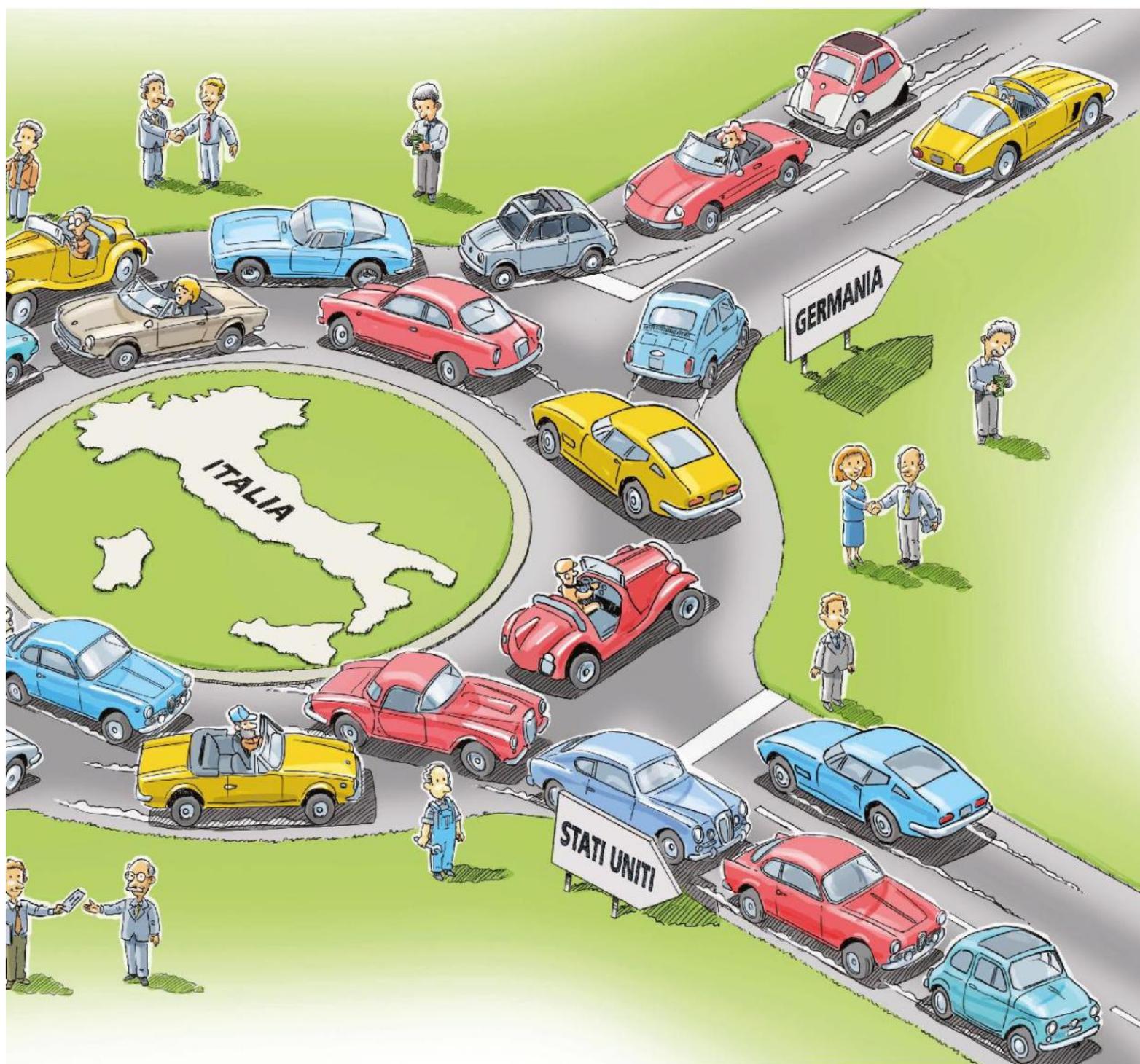


STEFANO TARTAROTTI



Il mercato globale delle auto storiche presenta differenze evidenti nei prezzi. Ecco come cambiano nel mondo le quotazioni di 25 modelli nazionali, dalla Ferrari "250 GT 2+2" alla Iso "Isetta". E l'Italia è ormai terra di conquista

di Marco Di Pietro



VUOI FARE UN AFFARE? PER ACQUISTARE,  
CERCA IN GRAN BRETAGNA;  
PER VENDERE, PUNTA SU GERMANIA E USA



STEFANO TARTAROTTI

**IL MARCHIO MILANESE METTE TUTTI D'ACCORDO**



1900 berlina

Giulietta Spider

Giulia SS

1750 GTV

Spider 1600

**PAESI - QUOTAZIONI IN EURO**

<b>Italia</b>	22.000 (=)	37.000 (+)	40.000 (=)	15.000 (+)	16.000 (=)
<b>Germania</b>	30.000 (=)	55.000 (+)	70.000 (+)	25.000 (+)	20.000 (+)
<b>Francia</b>	36.000 (+)	45.000 (+)	60.000 (+)	20.000 (=)	17.000 (+)
<b>Gran Bretagna</b>	15.000 (-)	30.000 (=)	37.000 (+)	17.000 (=)	15.000 (+)
<b>Stati Uniti</b>	ND	60.000 (+)	100.000 (+)	30.000 (=)	25.000 (+)

**TECNICA**

<b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b>	1884	1290	1570	1779	1570
<b>Potenza CV</b>	80 CUNA	65 CUNA	112 DIN	132 SAE	125 SAE
<b>Velocità km/h</b>	160	165	200	190	180

Tra parentesi la tendenza di mercato nella nazione indicata: (+) in crescita, (-) in discesa, (=) stabile  
In **oro** la quotazione più elevata, in **rosso** quella più bassa  
ND = quotazione non disponibile

**ALFA ROMEO "GIULIA SS"  
NEGLI USA SFIORA I 100.000 EURO**

Erede della "Giulietta Sprint Speciale", ma con la più potente meccanica "1600" della "Giulia", la "SS" di Bertone in Italia è considerata la "parente povera" della più corsaiola "SZ" di Zagato. Con quotazioni (stabilizzate) che non sono di molto superiori a quelle della "Giulietta Sprint" di serie. All'estero, invece, le sue quotazioni sono nettamente più elevate e in costante ascesa. Per esempio in Germania, dove le quotazioni di mercato oscillano attorno ai 70.000 euro (in Italia 40.000) mentre in Francia toccano il 50% in più rispetto a noi. Stratosferici i prezzi in vigore negli Stati Uniti, nonostante una divisa, il dollaro, in sofferenza rispetto all'euro. Ma si sa che tutto ciò che si fregia del marchio Alfa Romeo in America è sinonimo di auto d'alta collezione e quintessenza della sportività.



## ALFA ROMEO "GIULIETTA SPIDER" OLTREMANICA È SNOBBATA

La "Giulietta" è l'Alfa Romeo con quotazioni più allineate nei vari mercati (salvo le punte di Germania e, come al solito, Stati Uniti). Un'altra costante è la tendenza al rialzo che caratterizza tutti i mercati (tranne l'Inghilterra, dove i collezionisti preferiscono le roadster nazionali come Austin Healey, MG e Triumph). Comprarne una in Gran Bretagna è quasi sempre un buon affare, anche se spesso l'originalità lascia a desiderare. Meglio perciò acquistare un esemplare da restaurare: Oltremarica, infatti, le differenze di prezzo tra un esemplare da concorso e uno da ripristinare sono molto più marcate rispetto all'Italia, dove una "Giulietta" in stato quasi deplorabile non viene scambiata per meno di 15.000-20.000 euro; in Gran Bretagna ne possono bastare meno della metà.



# FIAT, QUOTAZIONI STABILI IN TUTTO IL MONDO. FANNO ECCEZIONE LA "NUOVA 500" E LA "124 ABARTH RALLY", IN RIALZO OVUNQUE



STEFANO TARTAROTTI

## LA TERRA PROMESSA È OLTREOCEANO



500

Nuova 500

1600 S Cabriolet

124 Abarth Rally

130 Coupé

### PAESI - QUOTAZIONI IN EURO

<b>Italia</b>	15.000 (-)	10.000 (+)	18.000 (=)	30.000 (+)	7000 (=)
<b>Germania</b>	12.000 (-)	15.000 (+)	22.000 (=)	45.000 (+)	10.000 (-)
<b>Francia</b>	8000 (=)	10.000 (=)	15.000 (-)	32.000 (+)	6000 (-)
<b>Gran Bretagna</b>	10.000 (=)	17.000 (+)	15.000 (-)	40.000 (+)	5000 (-)
<b>Stati Uniti</b>	ND	30.000 (+)	20.000 (=)	70.000 (+)	ND

### TECNICA

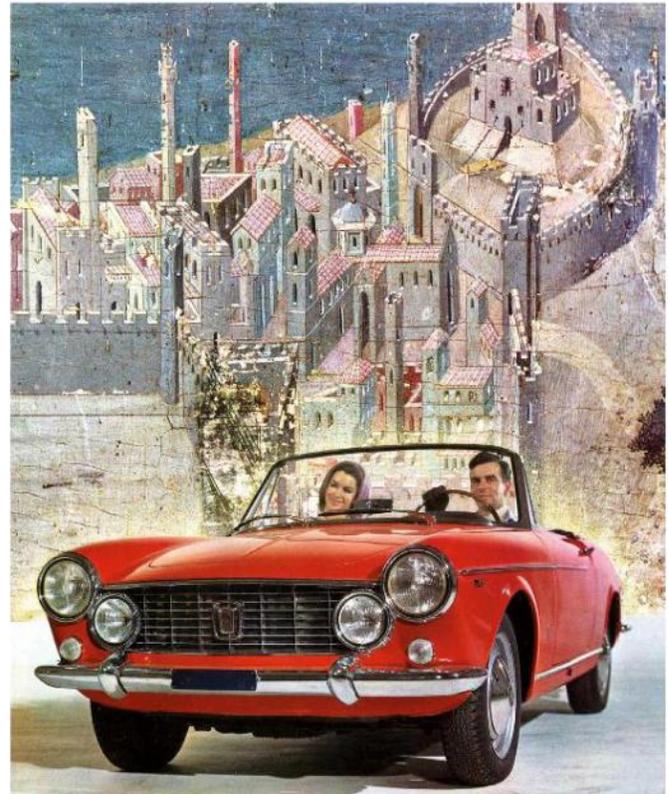
<b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b>	569	479	1568	1756	3235
<b>Potenza CV</b>	13	13 CUNA	100 SAE	128 DIN	165 DIN
<b>Velocità km/h</b>	85	90	175	190	200

Tra parentesi la tendenza di mercato nella nazione indicata: (+) in crescita, (-) in discesa, (=) stabile  
 In **oro** la quotazione più elevata, in **rosso** quella più bassa  
 ND = quotazione non disponibile



## FIAT "1600 S CABRIOLET" MECCANICA NOBILE, MA NESSUNO LO SA

Pur discretamente conosciuta (almeno in Italia), la cabriolet di Pininfarina con motore Osca dei fratelli Maserati è ben lungi dalle quotazioni delle contemporanee spider "Giulietta" e "Giulia". Per questo motivo la sua attrattiva è bassa e il mercato poco effervescente ovunque. Non si registra infatti in alcun Paese la tendenza al rialzo. Addirittura in Francia i prezzi, più o meno equivalenti a quelli riscontrati in Gran Bretagna, sono leggermente inferiori rispetto a un anno fa e si attestano sui 15.000 euro per un esemplare in buone condizioni. In Italia le valutazioni sono superiori di circa 3000 euro. In Germania, rispetto all'Italia, l'apprezzamento è del 20% in più.



## FIAT "NUOVA 500" IN AMERICA TRIPLICHI I GUADAGNI

Da quando la "500" odierna è sbarcata negli "States" (è fabbricata negli stabilimenti Chrysler in Messico), anche gli americani hanno riscoperto la sua progenitrice del 1957, che negli anni Sessanta veniva regolarmente importata ma con scarso successo. Ora nelle aste più prestigiose non manca mai una "Nuova 500" perfettamente restaurata (spesso in Italia) e le sue quotazioni hanno ormai raggiunto il triplo rispetto alle valutazioni in vigore nel nostro Paese (ove peraltro sono cresciute parecchio negli ultimi anni). A essere ricercate sono soprattutto le "prima serie". Da noi è difficile trovarne qualcuna in vendita: si può tentare un acquisto in Francia, dove le quotazioni sono pressoché identiche alle nostre e la tendenza di mercato è alla stabilità.



# CHI DICE CHE LE LANCIA NON SONO STIMATE ALL'ESTERO? I PREZZI DI "FULVIA COUPÉ", "STRATOS" E "DELTA" VOLANO IN TUTTO IL MONDO



STEFANO TARTAROTTI

## GLI INGLESI SE NE INTENDONO E LE PAGANO BENE



Aprilia



Aurelia GT



Flaminia  
2,5 3C Sport Zagato



Fulvia  
Rallye 1,6 HF



Delta HF  
Integrale 16V

### PAESI - QUOTAZIONI IN EURO

<b>Italia</b>	35.000 (=)	65.000 (=)	85.000 (+)	32.000 (+)	25.000 (+)
<b>Germania</b>	25.000 (=)	100.000 (+)	100.000 (+)	50.000 (+)	40.000 (+)
<b>Francia</b>	22.000 (=)	80.000 (+)	75.000 (=)	37.000 (+)	25.000 (+)
<b>Gran Bretagna</b>	20.000 (=)	60.000 (+)	70.000 (+)	35.000 (+)	30.000 (+)
<b>Stati Uniti</b>	ND	150.000 (+)	130.000 (=)	60.000 (+)	ND

### TECNICA

<b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b>	1352	1991	2459	1584	1995
<b>Potenza CV</b>	48	75	140 CUNA	115 DIN	210 DIN
<b>Velocità km/h</b>	125	160	200	190	220

Tra parentesi la tendenza di mercato nella nazione indicata: (+) in crescita, (-) in discesa, (=) stabile  
In **oro** la quotazione più elevata, in **rosso** quella più bassa  
ND = quotazione non disponibile



## LANCIA "DELTA HF INTEGRALE 16V" TORINO, "LAND OF QUATTRO"

A coloro che si stupiscono di quanto siano salite le quotazioni delle cosiddette "Delta Evo" in Italia consigliamo di dare un'occhiata al mercato tedesco: un esemplare perfetto non si vende a meno di 40.000 euro (25.000 è la valutazione di Ruoteclassiche). E la "Deltona" è in fase di apprezzamento in tutto il mondo (in Giappone è un oggetto di culto da sempre, tanto che all'epoca ne venne realizzata una serie limitata per quel mercato). Le più ricercate sono le "Martini", ma anche le altre serie non sono da meno. Il trend di crescita sembra inarrestabile, così come sta avvenendo per tutte le Lancia con un brillante passato sportivo.





### LANCIA "FLAMINIA SPORT" IL VALORE AGGIUNTO DELLA "Z"

Ecco un'auto che non ha bisogno di presentazioni in nessuna parte del mondo: come per tutte le Zagato, il suo pedigree è apprezzatissimo ovunque. Con prezzi che si avvicinano alla barriera dei 100.000 euro (e in Germania e negli Usa la superano). Quotazioni soltanto un po' calmerate in Francia e in Inghilterra, dove ne furono vendute all'epoca un discreto numero di esemplari. Purtroppo in questi casi vale la regola del "chi più spende meno spende", perché in nessuna parte del mondo la qualità dei restauri (soprattutto della scocca in alluminio) è paragonabile a quella dei nostri artigiani. Nei mercati esteri le valutazioni delle varie serie ("Sport 2,5", "Sport 2,8" e "Super Sport") non differiscono un granché, mentre in Italia le differenze sono apprezzabili e a favore degli esemplari con cubatura più elevata. Sulla scia delle quotazioni delle versioni Zagato, tutte le "Flaminia" sportive stanno lievitando, a partire dalla "Coupé" di Pininfarina, fino alla "Convertible" e alla "GT" firmate Touring.



# I COMMERCianti STRANIERI INSEGUONO I COLLEZIONISTI DI SUPERCAR: SANNO CHE IL MOMENTO È PROPIZIO PER FARE SHOPPING NEL BEL PAESE



## AMERICANI E TEDESCHI LE PAGANO PROFUMATAMENTE



**De Tomaso Pantera GTS**

**Ferrari 250 GT 2+2**

**Iso Rivolta GT 340**

**Lamborghini Espada**

**Maserati Indy 4.9**

### PAESI - QUOTAZIONI IN EURO

<b>Italia</b>	45.000 (=)	130.000 (=)	45.000 (+)	45.000 (+)	40.000 (=)
<b>Germania</b>	50.000 (=)	170.000 (+)	80.000 (+)	70.000 (+)	60.000 (=)
<b>Francia</b>	35.000 (-)	250.000 (+)	40.000 (=)	38.000 (=)	30.000 (=)
<b>Gran Bretagna</b>	31.000 (-)	150.000 (=)	30.000 (=)	32.000 (=)	45.000 (+)
<b>Stati Uniti</b>	80.000 (=)	240.000 (+)	100.000 (+)	120.000 (+)	70.000 (+)

### TECNICA

<b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b>	5763	2953	5359	3929	4930
<b>Potenza CV</b>	350 DIN	240 CUNA	345 SAE	340 DIN	320 DIN
<b>Velocità km/h</b>	280	202	250	250	265

Tra parentesi la tendenza di mercato nella nazione indicata: (+) in crescita, (-) in discesa, (=) stabile  
 In **oro** la quotazione più elevata, in **rosso** quella più bassa  
 ND = quotazione non disponibile



## DE TOMASO "PANTERA GTS" LA RISCOPERTA DELL'AMERICA

L'idea del funambolico Alejandro De Tomaso era tanto semplice quanto efficace: realizzare una "exotic car" in Italia con meccanica Ford, da distribuire negli Usa attraverso un selezionato numero di dealer. L'operazione ebbe successo per un paio d'anni, poi, complice un elevato numero di difetti intollerabili per il cliente Usa, il fenomeno "Pantera" si squagliò come neve al sole. Dopo un lungo oblio, pare che persino gli americani stiano riscoprendo questa sportiva di razza, con quotazioni che ormai hanno raggiunto il doppio rispetto a quelle italiane. In Europa, invece, per la "Pantera" non è ancora giunto il momento della riscossa: nemmeno in Germania dove solitamente qualsiasi supercar made in Italy significa assegni con parecchi zeri. Difficile prevedere quando ci sarà il risveglio. Per chi se ne vuole portare a casa un esemplare, il consiglio di Ruoteclasse è di monitorare il mercato francese e quello inglese: lì i prezzi sono più bassi persino rispetto ai nostri. La versione più appetibile è la "GTS", con potenza portata da 330 a 350 CV e vistosi codolini rivettati per "coprire" i pneumatici di sezione allargata.



## FERRARI "250 GT 2+2" I FRANCESI IMPAZZISCONO PER LEI

In Italia la più classica (e diffusa) delle Ferrari dei primi anni Sessanta ha avuto negli ultimi vent'anni un andamento altalenante delle quotazioni: dapprima in forte ascesa, poi in altrettanto rapida discesa, poi ancora un timido risveglio e infine nuovamente affossata. All'estero, invece, è tornata ad essere apprezzata come un classico d'alta collezione. A parte gli Stati Uniti, dove qualsiasi auto che si fregia del Cavallino è oggetto di culto, è la Francia a guidare la riscossa della "2+2", con quotazioni che si distanziano notevolmente persino da quelle in vigore in Germania, divenuta ormai patria di adozione per tutte le sportive con pedigree. Piuttosto stabili sono le quotazioni inglesi: le Ferrari con 12 cilindri dispongono di un'ottima rete di distribuzione dei ricambi, ma i collezionisti di questo genere di vetture preferiscono le contemporanee Aston Martin. Difficile prevedere un'inversione di tendenza in Italia nel breve periodo: fino a quando l'immagine del collezionista di Ferrari (e di supercar in genere) verrà confusa con quella del potenziale evasore fiscale, dovremo rassegnarci a una continua sfilata di bisarche cariche di biglietto per l'estero di sola andata.





## NEGLI STATI UNITI LA ISO "ISETTA" È DI GRAN MODA: PER AVERLA I COLLEZIONISTI ARRIVANO A SBORSARE ANCHE 40.000 EURO

### SARANNO ANCHE PICCOLE, MA I PREZZI SONO "DA GRANDI"



Abarth Monomille



Autobianchi  
Bianchina Cabriolet



Francis Lombardi  
850 Grand Prix



Innocenti  
Mini Cooper 1300



Iso Isetta

#### PAESI - QUOTAZIONI IN EURO

Italia	60.000 (+)	14.000 (+)	15.000 (=)	7500 (+)	15.000 (+)
Germania	80.000 (+)	10.000 (=)	12.000 (+)	11.000 (+)	23.000 (+)
Francia	50.000 (+)	12.000 (=)	9000 (+)	9000 (+)	15.000 (+)
Gran Bretagna	70.000 (+)	8000 (=)	7500 (=)	14.000 (+)	13.000 (=)
Stati Uniti	130.000 (+)	35.000 (+)	15.000 (=)	ND	40.000 (+)

#### TECNICA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	982	499	843	1275	236
Potenza CV	60 DIN	21 DIN	48 DIN	71 SAE	9,5 SAE
Velocità km/h	175	95	160	160	85

Tra parentesi la tendenza di mercato nella nazione indicata: (+) in crescita, (-) in discesa, (=) stabile  
In **oro** la quotazione più elevata, in **rosso** quella più bassa  
ND = quotazione non disponibile

### FRANCIS LOMBARDI "850 GRAND PRIX" LA FUORISERIE TIRA SEMPRE

Non sono soltanto le versioni equipaggiate di meccanica "nobile" a garantire quotazioni elevate alle fuoriserie sportive realizzate dal vercellese Francis Lombardi sulla base della popolare Fiat "850", ma anche quelle che adottano la meccanica di serie. A riprova che tutto quello che con quattro ruote è stato progettato e realizzato in Italia negli anni Sessanta è oggetto di rivalutazione in ogni parte del mondo. Anche la "Grand Prix", dunque, da classica "voglio ma non posso" dell'Italietta del boom economico si è trasformata in un oggetto di design di pregio, con quotazioni che ormai raggiungono cifre di tutto rispetto. In Italia e in Germania ci si attesta sui 15.000 euro, ma in Internet non mancano richieste ben più alte. Dove invece questa Francis Lombardi non ha ancora attecchito è l'Inghilterra, perché in fatto di fuoriserie autoctone loro ne hanno da vendere...



## INNOCENTI "MINI COOPER 1300" L'ALLIEVO SUPERA IL MAESTRO

Per descrivere il successo delle versioni costruite su licenza a Lambrate della sportivetta inglese "Mini Cooper" basta considerare un fatto: sono ricercatissime persino dagli inglesi, anche se hanno la guida a sinistra. Perché, soprattutto nelle versioni "1300" dei primi anni Settanta, non hanno un degno corrispettivo nelle contemporanee omologhe inglesi. All'epoca infatti la British Leyland prese la pessima decisione di abbandonare la carrozzeria classica della "Mini" per adottare quella col frontale allungato denominata "Clubman", e di sostituire la denominazione "Cooper" con quella ben più anonima di "1275 GT". Per il momento le "copie" Innocenti hanno prezzi più bassi delle originali, ma sono in rapidissima ascesa: in Gran Bretagna, appunto, valgono già il corrispondente di 14.000 euro (in Italia la quotazione è di 7500 euro). Un motivo in più per venire a fare shopping nel nostro Paese. Chi intende acquistarne una, non indugi per molto: rischiamo di vedercele sfilare tutte sotto il naso.



## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

### Marzo

#### 1 COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata dall'Associazione Adige Sport. [www.adigesport.it](http://www.adigesport.it)

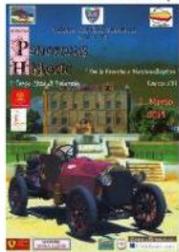
#### 2 GIRO DELLA LOMELLINA (PV)

Manifestazione Turistica culturale con prove di regolarità e di media organizzata da Historic Motors Sport. [www.historicmotorsport.it](http://www.historicmotorsport.it)

#### 2 CARNEVALE A FLERO (BS)

Manifestazione turistica organizzata dal Moto Club Auto e Moto d'epoca di Flero. Tel. 330 604124. [moflero@gmail.com](mailto:moflero@gmail.com)

#### 2 TROFEO PANORMUS HISTORIC (PA)



Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica. Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090. [www.giroadisicilia.it](http://www.giroadisicilia.it)

#### 2 TROFEO DI CARNEVALE (RM)

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Club Motori d'Altri Tempi di Fiumicino. [www.cmat.it](http://www.cmat.it)

#### 8-9 OLD TIME SHOW (FC)



Manifestazione Asi organizzata dallo Sport Club Il Velocifero di Rimini e dal Club Auto Moto Epoca Romagnolo. Tel. 0542 690704. [www.crame.it](http://www.crame.it)

#### 9 LADIES IN AUTO (LE)

Manifestazione Asi organizzata dal Messapia Automotoclub Storico. Tel. 330 632166. [www.messapiaclub.org](http://www.messapiaclub.org)

#### 9 GITA A MANDURIA (BR)

Evento turistico Asi organizzato dal Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051.

#### 14-16 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE

Gara Csaì di regolarità sport, in concomitanza con il rally storico, organizzata dalla Scuderia Etruria. [www.scuderiaetruria.net](http://www.scuderiaetruria.net)

#### 15 NEVE & GHIACCIO (FC)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542 690704. [www.crame.it](http://www.crame.it)

#### 15-16 TROFEO STRADE SCALIGERE (VR)

Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Historic Cars Club. [www.hccverona.it](http://www.hccverona.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 (MO)

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)

#### 21 INCONTRO NOTTURNO AUTO STORICHE (MI)

Evento notturno per auto storiche a Pero (MI), totalmente gratuito, che si svolgerà quattro volte all'anno in corrispondenza con le date del cambio stagione. [www.pianpianoarriviamo.altervista.org](http://www.pianpianoarriviamo.altervista.org)

#### 21-23 CAROVANA DI PRIMAVERA (FC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club. Tel. 333 2823746. [www.hcccesena.it](http://www.hcccesena.it)

#### 22 TROFEO DI PRIMAVERA (TN)

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515. [www.scuderiarentinastorica.it](http://www.scuderiarentinastorica.it)

#### 22-23 VALLI E NEBBIE (FE)

Evento turistico Asi con prove organizzato dall'Officina Ferrarese del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183. [www.officinaferrarese.it](http://www.officinaferrarese.it)



#### 22-23 TROFEO FORESTI (BS)

Gara Csaì di regolarità organizzata in memoria di Aldo Foresti, scomparso in Venezuela lo scorso anno. [www.attesfere.com](http://www.attesfere.com)

#### 23 CIRCUITO MARINA GENOVA AEROPORTO

Incontro tra yacht, aerei e prove di regolarità organizzato dal Veteran Car Club Ligure. [www.vcccligure.com](http://www.vcccligure.com)

#### 23 HISTORIC "IL CALIDARIO" (LI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. [www.scuderiadonchisciotte.it](http://www.scuderiadonchisciotte.it)

#### 28-30 RADUNO LANCIA "V6" "AURELIA" E "FLAMINIA"

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

#### 28-30 LESSINIA SPORT (VR)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Valpantena. [www.rallyclubvalpantena.com](http://www.rallyclubvalpantena.com)

#### 30 ALFA MANIAPASSION A SESTRI LEVANTE (GE)

Organizzato a Sestri Levante (GE) da Alfamaniapassion Club. [www.alfamaniapassion.club](mailto:www.alfamaniapassion.club), [alfaromeoitalia2012@gmail.com](mailto:alfaromeoitalia2012@gmail.com)

### Aprile

#### 4-6 GIRGENTI CLASSIC TOUR (AG)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Auto Moto d'Epoca Città dei Templi. Tel. 0922 29833, email: [vittmess@tin.it](mailto:vittmess@tin.it)

#### 5 RUOTE D'EPOCA PER LA RICERCA (FI)



Mostra statica di auto e moto d'epoca e da competizione a Pontassieve (FI). Il ricavato sarà devoluto all'Associazione Toscana emofilici. [www.055histrimotorsport.com](http://www.055histrimotorsport.com)

#### 5-6 LANCIA DELTA REGINA PER SEMPRE (TV)



Raduno di marca organizzato nel Valdobbiadene dal Delta Club Italia. [www.persempre.regina.com](http://www.persempre.regina.com)

#### 5-6 RALLY DELL'AMICIZIA (BO)

Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112. [www.bolognautostoriche.it](http://www.bolognautostoriche.it)

#### 5-6 TROFEO CITTÀ D'ERCOLE (MT)

Manifestazione Turistica Asi con prova di regolarità dal Museo della Siritide in Policoro al Santuario di Anglona, organizzata dal Veteran Club Policoro (MT). Tel. 0835 973780

#### 5-6 COPPA DEI FIORI (IM)

La celebre Gara di regolarità Csaì, organizzata dalla Sanremorally. [www.sanremorally.it](http://www.sanremorally.it)

#### 5-6 RADUNO DI PRIMAVERA (TR)

Manifestazione Asi organizzata dal Club Auto-Moto-Veicoli E Trattori D'Epoca Umbro. Tel. 335 1011123.

#### 6 TOUR DEI TRE LAGHI (TO)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Piemonte Club Veteran Car. Tel. 011 7730728. [www.piemonteveteran.it](http://www.piemonteveteran.it)

#### 6 CIRCUITO DEL SELE (AV)

Gara di regolarità Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Irpino a Battipaglia. [www.clubveicolistorici.com](http://www.clubveicolistorici.com)

#### 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.hcccesena.it](http://www.hcccesena.it)

#### 6 IN GIRO PER I MUSEI DELLA TARGA FLORIO (PA)

Manifestazione Asi organizzata dal Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090. [www.panormus.it](http://www.panormus.it)

#### 6 MAGNA GRAECIA (TA)

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534. [veteran.club@libero.it](mailto:veteran.club@libero.it)

#### 6 PROFUMI E SAPORI DEI CASTELLI CARCIOFOLATA (RM)

Evento turistico Asi organizzato da Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835. [www.vccroma.it](http://www.vccroma.it)

#### 6 RADUNO DI PRIMAVERA (NA)

Raduno di marca Asi organizzato nel Sannio da Antiquariauto Auto Moto Club (NA). Tel. 081 5440538. [www.antiquariauto.com](http://www.antiquariauto.com)

#### 6 INCONTRO CON I LANCIISTI (BN)

Raduno di marca Asi organizzato dall'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092. [www.asabenevento.it](http://www.asabenevento.it)

#### 6 RADUNO DI PRIMAVERA (CZ)

Gita sociale Asi organizzata da Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553. [www.clubnausicaaaa.it](http://www.clubnausicaaaa.it)

#### 6 BERGAMO, LE SUE MURA (BG)

Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. [www.oldmotorsclubbergamo.it](http://www.oldmotorsclubbergamo.it)

#### 6 RADUNO INTERNAZIONALE ALFA ROMEO (BS)

Raduno di marca organizzato a Brescia da Associazione CinemAlfa, Brixia Old Mobility e NuovarazzaAlfa. [www.associazionecinemalfa.com](http://www.associazionecinemalfa.com)

#### 6 SCALDIAMO I MOTORI (CO)

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Veteran Car Club Como. [www.veterancardclubcomo.it](http://www.veterancardclubcomo.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 GITA D'APERTURA (BG)

Gita sociale Asi organizzata dall'Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. [www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it)

#### 11-12 FRANCIACORTA HISTORIC (BS)

Gara di regolarità classica Csaì con partenza e arrivo a Castrezzato. [www.franciacortahistoric.it](http://www.franciacortahistoric.it)

## SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

### Marzo

**2 MOSTRA-SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)**  
A Malpensa Fiere, una mostra-scambio 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)**  
Auto, moto, cicli e ricambi d'epoca. Pro- loco di Lonigo. [www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio](http://www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio)

**8-9 BOLOGNA AUTO E MOTO**  
Mostra scambio alla Fiera di Bologna. [www.expofiere.net](http://www.expofiere.net)

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

**15-16 FIERA DI SAN GIUSEPPE A SORAGNA (PR)**  
Mostra scambio organizzata a Soragna dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930. [www.cpaie.it](http://www.cpaie.it)

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

**22-23 IL MEGLIO DI MILLENNIUM ROMA**  
Mostra-scambio di auto ed accessori d'epoca presso l'Ippodromo Capannelle, in via Appia 1245, organizzata da A.S.D. Miti & Motori. [www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.it)



**22-23 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI MODENA**  
Presso zona delle feste Ponte Alto. Tel. 329 863271, [mostrascombiomodena@libero.it](mailto:mostrascombiomodena@libero.it)

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

**23 MOSTRA SCAMBIO SANTHÌ (VC)**  
Auto e moto classiche e d'epoca in Piazza Aldo Moro. [www.alpimotoclub.com](http://www.alpimotoclub.com)

**26-30 TECHNO-CLASSICA ESSEN (D)**  
La rassegna storica più importante di Germania e ai massimi livelli europei. Presenti le Case ufficiali, i preparatori, club e musei da tutta Europa. Da non perdere. [www.siha.de](http://www.siha.de)

**29-30 MOSTRA-SCAMBIO GROSSETO**  
Pezzi di ricambio per auto e moto, mobili e oggetti di antiquariato, 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)

**29-30 MOTOR EXPO CLASSIC VICENZA**  
Mostra scambio presso la Fiera di Vicenza, organizzata da Motorart. [www.motorexpoclassic.it](http://www.motorexpoclassic.it)

**30 MOTOR EXPÒ AGIRA (EN)**  
Mostra scambio di auto ed accessori d'epoca presso il Padiglione fieristico di Agira. [www.clubmotoridepocagira.it](http://www.clubmotoridepocagira.it)

### Aprile

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

**12-13 AUTO COLLECTION NOVEGRO (MI)**  
Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)

**12-13 GRANDE MERCATO DI PRIMAVERA (FE)**  
Mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. Tel. 0425090774. [www.marcelloeventi.it](http://www.marcelloeventi.it)

**12-13 MOSTRA-SCAMBIO CREMONA**  
Negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600. [www.motoclubtorrazzo.it](http://www.motoclubtorrazzo.it)

**13 UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)**  
Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatigozzi del comune di Cremona. [www.aigec.it](http://www.aigec.it)

**24-27 FIERA DEL TEMPO LIBERO (BZ)**  
Mostra organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141. [www.veterancarteambz.org](http://www.veterancarteambz.org)

**25-27 MILANO AUTOCLASSICA**  
Importante kermesse dedicata al motorismo d'epoca, in tutte le sue declinazioni, con esibizioni, gare e test drive nell'area esterna. Presso Fiera Milano a Rho. [www.milanoautoclassica.com](http://www.milanoautoclassica.com)

**25-27 MOSTRA-MERCATO PESCIA (PT)**  
Per auto, moto, bici, trattori, ricambi d'epoca e modellismo, organizzata dall'Associazione Culturale Pinocchio idee e progetti. Tel. 331 2098756. [studiopinocchio2006@alice.it](mailto:studiopinocchio2006@alice.it)

**26-27 MOSTRA-SCAMBIO SETTIMO TORINESE**  
Per auto e moto classiche e d'epoca. Tel. 011 8000015 - 335 5232060.

## GARECLASSICHE

### 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. <http://www.gareclassiche.it/camucia.htm>

**25-26 RALLY STOR. 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.peterfr>

**25-27 CHALLENGE FORMULE STORICHE - MUGELLO (FI)**  
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

**25-27 ALFA REVIVAL CUP MUGELLO (FI)**  
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. [www.alfarevivalcup.it](http://www.alfarevivalcup.it)

**25-27 LAGO-MONTEFASCONI (VT)**  
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato Italiano. Automobile Club Viterbo - Est! Est!! Est!!! 500. [www.viterbo.aci.it](http://www.viterbo.aci.it)

## CALENDARIO ASTE

### Marzo

**5 RM AUCTIONS AMELIA ISLAND (USA)**  
Con annesso concorso d'eleganza. [www.rmuctions.com](http://www.rmuctions.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)

### Aprile

**26 COYS - ASCOT (GB)**  
"Ascot Racecourse". [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

**27 BONHAMS STAFFORD (GB)**  
Motociclette da collezione. [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

**28 BONHAMS - HENDON (GB)**  
RAF Museum. [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)

### Maggio

**2-4 60ª COPPA NISSENA (CL)**  
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta. [www.caltanissetta.aci.it](http://www.caltanissetta.aci.it)

**3-4 SYDNEY - LONDON 2014 (BS)**  
Passaggio italiano, con alcune prove speciali sulle montagne bresciane, dell'epica corsa dell'Europa all'Australia, a cura di BL Racing. [www.blracing.it](http://www.blracing.it)

**3-4 RALLY STORICO 500MINUTI (VR)**  
Rally storico organizzato da Valpolicella Motor Sport. [info@valpolicellamotorsport.it](mailto:info@valpolicellamotorsport.it)

**9-11 GP HISTORIQUE DE MONACO (MC)**  
A Montecarlo, il Grand Prix per eccellenza in versione monoposto d'epoca, più tutto quanto attorno. Imperdibile. [www.amc.mc](http://www.amc.mc)

**9-11 SCARPERIA-GIOGO (FI)**  
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato Italiano, organizzata da ACI Pramuove Firenze. [www.scarperiajiogo.it](http://www.scarperiajiogo.it)

**10-11 TARGA FLORIO HISTORIC RALLY (PA)**  
Rally storico valido per il Campionato Italiano Csaì, organizzato da AC Palermo. [www.palermoaci.it](http://www.palermoaci.it)

**24-25 PERONI RACE WEEKEND 3 - RED BULL RING (A)**  
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: [www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)

# CAR MAG



**RIMESSAGGIO | CUSTODIA | MANUTENZIONE ORDINARIA | SERVIZI ACCESSORI**

## *Una storia di passione*

Antonio Maglione l'ha ereditata dal padre la passione per le auto che mezzo secolo fa non erano storiche ma solo supercar, come le Ferrari o le Alfa Romeo. Al loro volante si è fatto le ossa, prima di dedicarsi allo sport agonistico, conquistando appena ventenne (era il 1958) uno storico titolo italiano nella velocità turismo, impresa mai riuscita in precedenza ad altri piloti della stessa età. Poi, Maglione, si è laureato due volte campione italiano con la De Sanctis in f. Junior accarezzando il sogno della f. 1 e pur primeggiando nella selezione "under 25", per un posto in Ferrari, la scelta premiò un altro pilota. Appeso per questo motivo il volante al chiodo, lo ha ripreso nel 1998 vincendo con Marco Cajani l'europeo turismo di vetture storiche con l'Alfa ti della Scuderia del Portello. Oggi, Antonio Maglione, ha deciso di entrare nel microcosmo (che tanto micro non è) delle auto d'epoca e delle supercar, aprendo il primo "Car Recovering" della capitale, a Formello, nella zona nord di Roma. E' un'iniziativa da più parti richiesta considerando soprattutto la crescita di tale parco auto. Si tratta di uno spazio appositamente attrezzato, certamente più idoneo del box o del garage, in grado di ospitare vetture di rilevanza storica e supercar appartenenti ad un esclusivo segmento di mercato, con un canone mensile, variabile a seconda del valore e delle dimensioni dell'auto e del pacchetto servizi offerti dalla Carmag. Particolari sconti e agevolazioni ai soci ACI Storico, ASI, Club e Registri ufficiali.

*(L. Ceccarelli)*



*Gran Premio Petrol Caltex 1959*



*Antonio Maglione oggi*

di Marco Di Pietro

# VENTENNI, SCOPERTE E ABBORDABILI

**S**i approssima la bella stagione ed è ora di pensare a una spider. Scegliendo con attenzione oggi il mercato offre parecchie occasioni nell'usato con prezzi bassi e garanzia di futura rivalutazione. Attingendo tra i modelli con età compresa tra più di dieci e meno di vent'anni, un budget di spesa attorno ai 5000 euro è più che sufficiente per realizzare un ottimo affare. A partire dalla metà degli anni Novanta, infatti, molte case costruttrici tornarono a costruire spider e roadster, che riscossero un discreto successo commerciale, andando a fare concorrenza agli sparuti modelli fino allora in vendita (Alfa Romeo "Spider", Mazda "MX-5" e MG "F". Propose una spider persino la Fiat, con la "barchetta"; convincenti interpretazioni sul tema della scoperta arrivarono dalla Mercedes con la "SLK", dalla BMW con la "Z3", dall'Audi con la "TT Roadster", dalla Toyota con la "MR2" e dalla Honda con la "S 2000".

Anche l'Alfa Romeo, nel 1994, rinverdì i fasti della "Duetto" con la nuova "Spider" (la "916") a trazione anteriore che, soprattutto nei primi anni di produzione, fu confortata da un buon andamento delle vendite. Tutti questi modelli hanno costi di gestione accettabili, sebbene siano ancora soggetti al pagamento della tassa di proprietà fino al ventesimo anno dalla prima immatricolazione. Il consiglio di Ruoteclassiche è di puntare sulle versioni con cilindrata contenuta (Alfa Romeo "Spider 1.8"-2.0 Twin Spark", Mercedes-Benz "SLK 200", BMW "Z3 1.8"-1.9" e Audi "TT Roadster 1.8" da 150 CV). Perché hanno prezzi inferiori rispetto alle versioni più potenti e hanno costi di gestione simili a quelli di vetture di media cilindrata contemporanee, pur mantenendo le inebrianti sensazioni che solo le spider sanno regalare.

Il gradino d'accesso è costituito dall'Alfa, dalla MG e dalla Fiat: un esemplare in buono stato si può trovare con 3-5000 euro. Prezzi un po' più elevati per le tedesche. Mentre il limite superiore è costituito dalla Honda "S 2000", che però garantisce prestazioni da sportiva d'eccellenza. Quali sono i difetti più diffusi su questa tipologia di vetture? Per i modelli con capote in tela, la copertura multistrato, che spesso si presenta rovinata o taglia-



ta. Un ripristino presso un bravo tappezziere costa da 500 a 1000 euro. Per gli esemplari con lunotto di plastica, quasi certamente occorrerà sostituirlo perché opacizzato o ingiallito (costo medio 200-250 euro).

La meccanica, invece, essendo quasi sempre derivata dalla grande serie, non presenta problemi particolari, anche se è meglio privilegiare la scelta di esemplari con percorrenze non troppo superiori ai 100.000 km e con manutenzione documentata. Meglio se uniproprietario. Tutti questi modelli sono destinati a rivalutarsi nel tempo, a partire dal compimento del ventesimo anno d'età, contemporaneamente all'entrata in vigore dei benefici fiscali e assicurativi. **R**

## Emozioni in saldo

**Sopra.** Presentata nel 1995, la Fiat "barchetta" monta un quattro cilindri di 1747 cm<sup>3</sup> da 131 CV. Vale sui 5000 euro.

**In alto.** La Mazda "MX-5", presentata nel 1989, è un cult. Per averla bastano 5000 euro.

# UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## BMW 528i

visibile a PORDENONE,



1983, bicolore/argento, perfetta di motore/cambio/gomme/carrozzeria/freni, radio mp3, 4 vetri elettrici, condizionatore, gas moderno (km 14 con 1 €), fatture recenti, più € 7000 di ricambi nuovi, iscritta Asi, € 3500 **3334531730**

## MERCEDES 200 E

visibile a PORDENONE,



1988, blu metallizzato, interno/esterno/motore perfetti, gomme nuove, tetto elettrico, vetri elettrici, autoradio, Asi, condizionatore, € 3300 **3334531730**

## LANCIA FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE

visibile a PIOMBINO (LI),



1971, rosso bordeaux, condizioni eccezionali rsl, accessori e ricambi, quotazione Ruoteclassiche, si valuta permuta inferiore, € 10.000 **3407992576**



3387033218

ALFA 75 TURBO AMERICA, 1989, rosso, auto perfetta in ogni sua parte meccanica ed elettrica, motore e trasmissioni nuovi, km 10.000, numerosi ricambi disponibili e treno gomme invernali su cerchi originali in lega, € 8000, visibile a Torino,

DUETTO SPIDER VELOCE, 1979, giallo Pozzuoli, restauro totale, tutta originale, Asi, interno nero, visibile a Torino,



3494052681

■ SPIDER 2000 VELOCE AMERICA, 1980, targhe nere, km 26.300, iscritta Asi, condizioni perfette, qualsiasi prova, invio foto, € 15.800, www.officinecrisculo.com, visibile a Milano,

3661134830

GIULIA 1600 SPIDER, 1963, da restauro, provenienza Svizzera, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

GIULIA 1600 TI, 1965, blu, pari al nuovo, qualsiasi prova, ASI targa oro, documenti originali, visibile a Druento, € 11.000

3298340857

GIULIA 1600 TI, 1965, blu, un solo proprietario, targa oro, ASI, qualsiasi prova, targhe originali, km a nastro, visibile a Torino, € 12.000

3338049152

GIULIA SPIDER 1600, 1963, blu, di facile restauro, targa nera, prezzo trattabile o permuta, € 25.000

336259241

2000 GT VELOCE, 1971, rosso, ottime condizioni generali, iscritta RIAR, visibile a Ancona, € 18.000

3332234894



335315694

ALFETTA 2.0 GTV, 1983, grigio metallizzato, grigio metallizzato, interni in velluto nero, ottima, da privato

3932433623

DUETTO, osso di seppia, 1969, bianco, interni tex. rosso, targhe e documenti originali, conservata condizioni uniche, qualsiasi prova e verifica, Tratt. ris.

3683392600

## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

155Q4, 1994, rosso, 2000 16V Turbo, bellissima, tagliandata, visibile a Francengo (TV), **3409002208**

1900 C SS, 1954, avorio, auto restaurata totalmente, perfetta, omologazioni Asi e Fiva, eventuali permuta parziali, € 200.000, visibile a Ravenna,



335335707

2000 GTV, 1972, rosso, interno ed esterno perfetti, revisione 2015, manutenzione regolare, € 16.500

3930138652

■ 2000 SPIDER TOURING, 1960, rosso, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

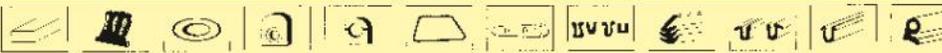
■ 2600 SPRINT, 1966, faggio, conservata e ben marciante, € 15.000, visibile a Brescia,

3484796030

75 2.0 TS, 1986, verde metallizzato, ASI, buone condizioni, usata regolarmente, vendo causa trasferimento, visibile a Torino,

3398818341

ALFA 6 2500 QUADRIFOGLIO ORO, 1985, bleu metallizzato, auto in eccezionali condizioni, Asi, 2° proprietario, nessun intervento da fare, garage, € 7500, visibile in Puglia,


**FLAMIGNI**  
**Raoul**

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


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


**Pizzarelli Fausto**  
**RICAMBI**  
**E ACCESSORI**  
**AUTO D'EPOCA**  
 TUTTO PER I DAT. 500 e 600 INTERNI  
 COMPLETII - CAROTTES PEDANE ecc.  
 SUEMMI - SCRITTE PER AUTO D'EPOCA  
 REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135  
 Portatile (0337) 569941

**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](mailto:tassi.davide@yahoo.it)  
[www.cerchiautodepoca.com](http://www.cerchiautodepoca.com)

**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**  

 Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
 tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
 e-mail: [nicolini@sermetra.it](mailto:nicolini@sermetra.it)  
**Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà**

**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.



RUBIKI 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)

**2000 GT VELOCE**, 1971, rosso 501, texalfa nero, ASI, restauro integrale, motore da rodare, bloccante, targhe originali, gomme e marmitte nuove, visibile a Caserta, € 20.000

**3683392600**

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni disco, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**0375790025 - 3498689674**

**GIULIA TI 1.3 BERLINA**, 1972, prugna, ottime condizioni, targa originale nera, interni color crema, 103cv, cambio 5 marce, € 6600, mart.356@gmail.com, visibile a Roma,

**3477443740**

**GIULIETTA SPIDER 1.3**, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

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

**336259241**

■ **GIULIETTA TI I SERIE**, 1958, acqua di fonte, molto ben conservata, € 18.000, visibile a Brescia,

**3484796030**

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

**0375790025 - 3498689674**

**GT 1300 JUNIOR**, 1971, rosso Alfa, restauro totale, pari al nuovo, omologata ASI targa oro, visibile a Rimini, € 15.500

**3358152836**

**GT 1600 UNIFICATO**, 1975, grigio, modificata, cambio, autobloccante, motore, assetto 7x15, carburatori, coni, camme, Weber diam. 45, scarico

**3398069563**

**GTV 2000**, 1972, rosso, auto mai urtata, targhe originali, carrozzeria, interni, gomme, meccanica, tutta perfetta, introvabile, visibile a Trapani, € 14.000

**3939337084**

**SPIDER 2000**, 1991, nero, omologata ASI oro, eventuale scambio con GT unificato anni '70, visibile in Calabria, € 4000

**3687624662**

**SZ**, 1991, rosso, 2 proprietari, perfetta, prezzo trattabile o permuta, € 35.000

**336259241**

**AUSTIN HEALEY**

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

**0375790025 - 3498689674**

■ **BN2 100/4**, 1956, nero, da restauro, foto visibili sul nostro sito web, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**AUTOBIANCHI**

**A112 ABARTH**, 1975, blu metallizzato, completa, meccanica ok, interni ok, ricambi, estratto cronologico, visibile a Treviso, € 3300

**3497260352**

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1966, azzurro, conservata, discreto stato, sana, motore ok, targa nera, documenti originali, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**3498689674 - 0375790025**

**BIANCHINA TRASFORMABILE SPECIAL**, 1960, bianco/celeste, originalissima, bella, restaurata, bellissimo pezzo da collezione, interni pelle azzurri originali, visibile a Macerata, € 10.500

**3356788125**

**BENTLEY**

**CONTINENTAL COUPÉ**, 1993, verde, Asi, versione Turbo R, 6761 cc, V8, 360 CV, automatica, km 130.000, interni color beige, due proprietari, versione speciale Mulliner Park Ward, € 54.000, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli (FI),

**3477443740**

**R TYPE DHC**, 1953, bianco, versione unica, realizzata dalla Park Ward, interni rossi, automatica, guida americana, 4566 cc, 130 CV, restaurata in Italia, 4 posti, mart.356@mail.com, visibile a Empoli,

**3477443740**

**BMW**

**2002 TI**, 1971, nero, completa, meccanica a posto, cerchi FPS lega, sana, targhe, estratto cronologico, visibile a Treviso, € 5300

**3489996402**

**318 IS (E36) COUPÉ 16V**, 1993, nero, iscritta ASI, buone condizioni, perfettamente funzionante, visibile a Treviso, € 4000

**3287011287**

**320 IS**, 1989, delphin, 83.000 km, clima, conservata, pari al nuovo, maxi tagliando, targa e documenti originali, ASI, visibile a Siracusa, € 13.000

**3332609417**

**323 I SERIE**, 1980, auto funzionante, radiata d'ufficio, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 5000

**3386066301**

**Z3**, 1998, argento, spider, pelle nera, 128.500 km, ottima, visibile a Ancona, € 5900

**3476302136**

**BWA**

■ **FORMULA 850**, 1969, rosso, restauro completo ed impeccabile, € 15.000, visibile a Brescia,

**3484796030**

**CITROEN**

**CX 20 TRE VIP**, 1988, azzurro metallizzato, secondo proprietario, metano, targa originale, idraulica e meccanica ok, ricambi nuovi, visibile a Ravenna, € 7000

**054481286**

**TRACTION AVANT**, 1956, blu scuro, auto molto bella, usata poco, ASI 2912, italiana, visibile a Desio (MB), € 14.500

**03622568**

**DKW**

**MUNGA**, 1970-1980, sabbia, completa di tutti i pezzi, motore non originale, radiata, uso ricambi, ore serali, € 1000

**337924093**

**FERRARI**

**400**, 1977, bianco, interni pelle beige, iscritta ASI, km 91.000, 12 cilindri, carburatori, visibile a Brescia, € 26.000

**3356869007**

**512 TR**, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, iscritta ASI, marmitta inox, prezzo da definire, visibile a Firenze,

**3383306086**

**FIAT**

**1100 D**, 1964, grigio, targhe nere, tutta originale, volante a destra, introvabile, km 43.000 originali, bellissima, visibile a Olbia (SS), € 3500

**3335387653**

**1100 E**, 1949, nero, meccanica e carrozzeria ok, perfetta, interni velluto bordeaux nuovi, tara nera, collaudata 2014, visibile a Gorizia, € 14.000

**0481778623**

**1100 TAXI**, 1948, blu scuro, originale, buono stato di conservazione, € 14.000, visibile a Bologna,



**3356097354**

**BRESCIACAR**  
AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito **www.bresciacar.it**  
Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com  
Tel: 030 - 2140910

**ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA**

**VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO**



Audi 80 GT prima serie (B1), unico proprietario, unica sopravvissuta.



Duetto Spider Junior Osso di Seppia del 1969, conservata.



Austin Healey 100 BN1 del 1955, restauro impeccabile.



Citroen DS 20 Pallas Automatic, unico proprietario, 119.000 Km in tutto.



Mercedes 280 SL Automatik del '69 restaurata interamente in Germania, nel colore più bello.



Lancia HPE 1600 interamente originale di 70.000 Km. Nuova.



Jaguar XJ6 Terza Serie unico proprietario, come nuova.



Renault 4Cv a Brescia da sempre, magnifica.



**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



**MASERATI 4 PORTE, 1967**, TARGA ROMA COME NUOVA



**A.R. GIULIETTA SPIDER, 1300**  
 OTTIME CONDIZIONI



**A.R. 2000, 1972**, PRIMA TARGA ROMA, COME NUOVA



**MERCEDES 250 SL PAGODA, 1967**, OTTIME CONDIZIONI



**LANCIA APRILIA 1350**, OTTIMA PER REGOLARITA' 1938, DA CONCORSO



**ITALA 1922**, RESTAURATA IN OTTIME CONDIZIONI



**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, OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI



**LANCIA ARDEA, 1952**, CONDIZIONI DA CONCORSO, TARGA NERA TORINO



**FIAT 1500 COUPE', 1963**, PININFARINA



**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

■ **1100 TV FISSORE**, 1955, bordeaux, unico esemplare, conservata, buono stato, interno bordò, guida destra, targa nera, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 3498689674 - 0375790025

■ **1200 GRANLUCE**, 1963, nero, tetto bianco, vettura conservata, iscritta Asi, visibile a Barbariga (BS), 0309718592

■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova, 0375790025 - 3498689674

■ **1500 BERLINA**, 1966, grigio topo, restauro conservativo, targhe, libretto e interni originali, km 50.000, visibile a Reggio Emilia, € 8900 0522812620

■ **1500 S OSCA CABRIOLET**, 1962, rosso, perfettamente conservata, targhe nere originali, iscritta ASI, visibile a Torino, € 23.000 0118192652

■ **2300 LUSSO**, 1967, blu, pari al nuovo, qualsiasi prova, tutta originale, km 75.000, ASI, targhe originali, visibile a Torino, € 9500 3357522848

■ **500 D**, 1963, verde acquamarina, totalmente restaurata in maniera originale, iscritta Asi, tenuta in modo impeccabile, € 12.500, visibile a Vercelli,



■ **500 L**, 1972, blu, iscritta ASI, motore rifatto da circa 4 anni, revisionata, € 3900 3388777422

■ **500 L**, 1972, blu, iscritta ASI, motore rifatto da circa 4 anni, revisionata, € 3900

3388777422

■ **500 LUSSO**, 1969, panna, ottimo stato, sana, interni nero perfetto, tettuccio, targhe nere, libretto 1971, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **500 LUSSO**, 1970, bianco, tettuccio nero, targhe nere, km originali, restauro totale motore carrozzeria, interni rossi, gomme nuove, tutto perfettamente funzionante, utilizzabile, attualmente ferma in garage, adatta anche per eventi, foto su richiesta, € 9000, visibile a Varese,

3348372951

■ **500 GAMINE VIGNALE**, 1968, bianco, pari al nuovo, rara, da concorso, soft top nuovo, interni rossi, pochi esemplari costruiti, visibile a Milano, Tratt. ris.

3332186193

■ **500 L**, 1969, senape, conservata, ASI, targhe nere, vendo o scambio con auto di mio gradimento, visibile a Siena, € 2700

3334862534

■ **500 L**, 1972, blu, in ordine, interni rossi, tettuccio a posto, controllo meccanico 2 volte l'anno, revisione aprile 2012, visibile a Milano, € 3500

3392280045

■ **600 D FANALONE**, 1966, grigio, restauro completo, due proprietari, omologata ASI, bellissima, visibile a Perugia, € 7800

3332410615

■ **600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)**, 1956, azzurro cenere, accessori originali, omologata Asi e Rfi, nessun lavoro da eseguire, € 13.000, visibile a Foggia,



3296199039

■ **600 D**, 1966, grigio, perfettamente funzionante, con documenti in regola, visibile a Aramengo (AT), € 6000

3662656122

■ **750 COUPÉ VIGNALE**, 1963, bianco, molto bella e originale, € 7500, visibile a Brescia,

3484796030

■ **850 COUPÉ**, 1969, verde oliva, bellissima, come nuova

3297460041

■ **BALILLA 508 3 MARCE**, 1933, nero/ bordeaux, completamente restaurata di meccanica e carrozzeria, documenti e targa francesi, € 15.000, visibile a Larino (CB),



3392310629

■ **CAMPAGNOLA AR 59**, 1970, sabbia, civile, completamente restaurata, in perfetto stato, uso quotidiano, visibile a Manciano G.R., € 7000

3285471254

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

3288922443

■ **PUNTO CABRIOLET**, 1996, bianco, perfetta, totalmente originale, 8 gomme nuove più 400 ricambi, guidabile da neopatentati, visibile a Bergamo, € 2300

3466137476

■ **850 RACER BERLINETTA**, 1970, arancio, Bertone, restaurata, gomme nuove, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

■ **X1/9**, 1974, giallo, carrozzeria perfetta, motore perfetto, interni piccoli difetti sostituibili, pompa freni, bloccetto sterzo, € 7900, visibile a Cavriglia (AR),



3298795899

■ **1600 S CABRIOLET**, 1966, azzurro, conservata, mai verniciata, originale, appartenuta sempre alla stessa famiglia, ASI targa oro, visibile a Palermo, € 22.000

3392356660

**FORD GERMANIA**

■ **ESCORT MKI**, 1974, arancione, targhe e documenti originali, spettacolare icona anni Settanta, unica, come nuova, visibile a Reggio Emilia, € 3600

335330790

**RUGOLO**

dal 1962 al servizio del Cliente

Disponiamo ad esaurimento scorte  
Ricambi e Lamierati nuovi  
per:

- FIAT Uno
- FIAT Punto 1°serie
- FIAT 127
- FIAT 128
- FIAT Ritmo
- FIAT TEMPRA
- FIAT TIPO
- FIAT CROMA 1°serie
- FIAT 126
- FIAT DUCATO 1°serie



Mandatario di veicoli stock locator dei brand



www.rugoloauto.com - info@rugoloauto.com

Rugolo Auto S.r.l. Montebelluna (TV) - Via Montello 100 - Tel. 0423 612811

## CRONOMETRO DA GARA per prove di regolarità

**450€**  
Iva inclusa

Consigliato da **regolink.com**  
Il motore elettronico della regolarità

**Acquistalo ONLINE**

[www.zerotimes.eu](http://www.zerotimes.eu)

### 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](mailto:agenziaacs@yahoo.it)

### vuoi visitare l'Umbria su un'auto storica?

...ai piedi dei Sibillini...

**te la noleggia**

[www.castoriana.it](http://www.castoriana.it) - [info@castoriana.it](mailto:info@castoriana.it)  
tel. 339.3718562 - NORCIA loc. Capo del Colle

## SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO — 2CV - MEHARI —

**www.2cvclub.it**

**Distributore ufficiale in ITALIA**

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS  
Eccezione promozioni Internet del sito [www.2cvclub.it](http://www.2cvclub.it)

**DAVID AUTO Srl**  
Viale Lombardia 14/16  
20070 Dresano (MI)  
Tel.: 02 98 270 436  
Fax.: 02 98 270 455  
Email: [info@davidauto.it](mailto:info@davidauto.it)  
[www.davidauto.it](http://www.davidauto.it)

**Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS**  
BP 19 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCAIA - Fax.: 00 33 442 01 95 80

**Enrico C. Alvisi**  
Auto d'epoca e di prestigio

# CLASSICMOTOR

R. ROYCE S. SHADOW II 1 PADRONE. PARI AL NUOVO. € 20.000	R. ROYCE S. SHADOW II ROSSA, SPETTACOLARE. € 17.500	R. ROYCE S. SPIRIT II ACTIVE RIDE. FAVOLOSA, TAGLIANDI. € 17.500	R. ROYCE S. SPUR II UNICA. BAR POST. BLU NOTTE. € 18.500	R. ROYCE S. SPUR 1982 ITALIANA. COLORE MERAVIGLIOSO. € 19.000
MERCEDES 420 SEC 1990. CONDIZIONI SPETTACOLARI. € 9.500	MERCEDES 560 SEC 1992 FAVOLOSA IN TUTTO. PELLE NERA	MERCEDES 560 SEC 1991 TARGA BS. PARI AL NUOVO! € 17.000	MERCEDES 600 SEL 1992 VELLUTO ANTRACTE. COME NUOVA.	MERCEDES 500 SE 1988 ASI TARGA ORO. PELLE GRIGIA. € 8.800

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](mailto:info@rollsroyceclassicmotor.it) [www.rollsroyceclassicmotor.it](http://www.rollsroyceclassicmotor.it)

**FORD USA**

**MUSTANG CONVERTIBLE**, 1965, verde metallizzato, 8 cilindri, pony interior, capote elettrica, cambio automatico, splendida, meccanica rigenerata, visibile a S. Donà di Piave, € 36.000

**3474472660**

**GT**, 2005, rosso, perfetta, originale Ford, non è una replica, vendo o valuto parziale permuta con auto d'epoca, visibile a Matera,



**3391134706**

**HONDA**

**CIVIC**, 1977, bianco, discreto stato di conservazione, inutilizzata, visibile a Bologna,



**3356097354**

**INNOCENTI**

**MINI COOPER MK2**, 1969, giallo, tetto nero, omologata ASI targa oro, vetri scorrevoli, restaurata di meccanica e carrozzeria, targa originale, visibile a Torino, € 13.000

**3470380077**

**JAGUAR**

**420**, 1967, blu, targhe originali, selleria ricostruita, revisione 2014, da privato, visibile a Treviso, € 16.000

**3356373534**

**E TYPE COUPÉ SERIE 1 E 1/2**, 1968, nero, in fase di restauro totale, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**E TYPE ROADSTER I SERIE 3.8**, 1963, giallo primrose, interno nero, totalmente restaurata, omologata Asi Targa Oro, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**E TYPE ROADSTER SERIE 1 E 1/2**, 1963, rosso, da restauro, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**E TYPE V12 SPIDER**, 1972, rosso bordeaux, interni neri, unico proprietario da 20 anni, omologata Asi, foto e descrizione sul sito oppure pagina Facebook Montini Automobili, www.filippomontini.wix.com, visibile a Pesaro,

**3397676919**

**MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metalli, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**0375790025 - 3498689674**

**MK2 3.8**, 1962, opalescent pearl grey, restauro professionale totale, maniacale, durato 6 mesi, documentato da oltre 300 foto computerizzate, visibile a Udine, € 90.000

**3381624247**

**XJ 4.2 SERIES II**, 1976, verde Alpine, ASI, rifatta in tutte le parti vitali, a richiesta elenco lavori eseguiti, qualsiasi prova, visibile a Pavia, € 10.000

**3274214926**

**XK 120 OTS**, 1952, da restauro, foto visibili sul nostro sito web, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**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 150 DHC**, 1958, rosso, condizioni perfette, visibile in Abruzzo

**3355691282**

**LANCIA**

**2000 COUPÉ HF**, 1972, blu, interni bordeaux, marciante, targa originale, revisione 04/14, visibile a Ivrea (TO), € 8950

**3282771728**

**APRILIA**, 1949, verdone originale, originale in tutte le parti, ferma 10 anni, ha bisogno di un piccolo restauro. Prezzo leggermente trattabile, visibile a Macerata, € 17.000

**3356891204**

**APRILIA 1500**, 1946, grigio metallizzato, omologata Asi, molto bella per vecchio restauro, € 45.000 o permuta, visibile a Brescia,

**3484796030**

**APRILIA TRASFORMABILE**, 1939, amaranto scuro, fuoriserie Pinin Farina, 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 scuro, I serie, ASI, targhe originali, autoradio, pubblicata, esemplare rarissimo, condizioni da concorso, prezzo adeguato e impegnativo, visibile a Milano,

**3397080407**

**AURELIA B20 S**, 1958, grigio medio metallizzato, perfette condizioni, 20.000 km, modifica Nardi, omologata ASI e Fiva, targhe nere, scarchi inox, visibile a Palermo, € 110.000

**3401432290**

**FLAMINIA BERLINA**, 1962, grigio Tordivalle, carrozzata Pininfarina, omologata Asi, documenti originali, lieve danno alla carrozzeria, perfetta e funzionante, disponibilità di alcuni ricambi, € 15.000, visibile a Guidizzolo (MN),



**0376779316**

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

**335283707**

**FULVIA COUPÉ** 1968, bianco Saratoga, restaurata completamente, motore perfetto, km 25.000, targhe e libretto originali, ASI, bellissima, visibile a Mantova, € 9500

**3488983157**

**FULVIA COUPÉ 1.3 II SERIE**, 1974, bianco Saratoga, ottima di meccanica e carrozzeria, bollata, revisionata 2014, registro Lancia, sempre in box, km 57.000, 2 antifurti, visibile a Catania, € 6800

**3476816273**

**FULVIA COUPÉ 1216 CC**, 1969, verde Ostenda, interni panno beige nuovi, omologata ASI, leva lunga, 4 marce, radio d'epoca, ottima di meccanica e carrozzeria, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

**3339565552**



**FIAT 1100 TV PININFARINA**  
ANNO 1956 - DA RESTAURARE - PER MILLE MIGLIA



**AUSTIN HEALEY 3000 MK I**  
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA - TARGHE ITALIANE



**CHEVROLET CORVETTE CI**  
- ANNO 1961 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - CAMBIO MANUALE



**FERRARI 308 GTS**  
ANNO 1978 - PRIMA SERIE - CONSERVATA ORIGINALE



**JAGUAR MK5 DHC**  
ANNO 1950 - PROVENIENTE DA MUSEO - GUIDA A SINISTRA



**PORSCHE 911 2.4 T/E**  
ANNO 1972 - TAPPO OLIO ESTERNO - MOTORE 911 2.4 S - TARGHE ITALIANE - ASI



**FIAT BERLINETTA 1100 SUPERLEGGERA VIGNALE**  
ANNO 1948 - DA RESTAURARE - PER MILLE MIGLIA



**LANCIA AURELIA B20 III SERIE**  
ANNO 1953 - PRIMA AUTO A CARROZZERIA HOT ROAD REALIZZATA IN ITALIA SUTELAIO AURELIA



**CITROEN SM MASERATI**  
ANNO 1973 - STORIA DOCUMENTATA - CONDIZIONI ORIGINALI

**auto classic**

C.so Savona 50/1  
Moncalieri (TO)  
Tel. 011/644119  
Fax 011/644739

**SIAMO PRESENTI A  
TECHNO CLASSICA ESSEN  
26-30 MARZO - PADIGLIONE 6**



**FIAT 1400**  
ANNO 1950 - PRIMA SERIE - TARGHE TORINO E DOCUMENTI ORIGINALI - CONSERVATA - PER MILLE MIGLIA



**MGB ROADSTER**  
ANNO 1967 - BUONE CONDIZIONI TARGHE E GUIDA INGLESI



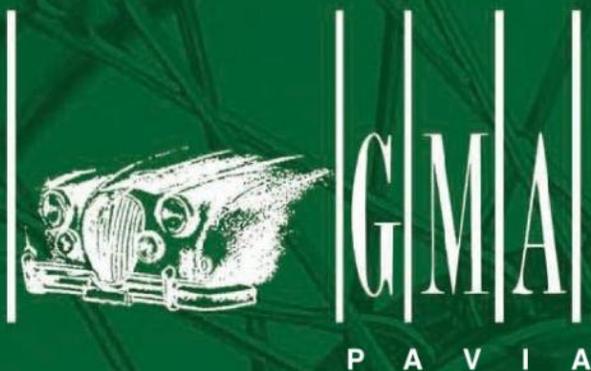
**MUSTANG FASTBACK SHELBY**  
ANNO 1965 - PREPARAZIONE SHELBY 1966 - COMPLETA DA RESTAURARE



**LOTUS MERCURY**  
ANNO 1962 - IMPORTANTE PALMARES - PRONTA CORSE



**FIAT 500 TOPOLINO GIARDINETTA**  
RESTAURATA - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



## 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.



SPECIALISTI XK



CINGHIA COFANO XK



STRUMENTO WATER&OIL XK



GRUPPO MARMITTE XK120SE



**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**

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1300.** 1967, verde Ostenda, interno beige cuoio, omologata ASI targa oro, conservata, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

**FULVIA SPORT ZAGATO 1.6 HF.** 1972, argento, condizioni impeccabili, targa oro, ASI in corso, visibile a Mestre, € 25.500

3496443916

**DELTA HF INTEGRALE 16V.** 1991, bianco, livrea Martini, tetto apribile, ABS, ASI, restauro completo, prezzo affare, trattabile, visibile a Casale Monferrato, € 17.000

3472759837

**FULVIA ZAGATO 1300.** 1968, argento, auto da vetrina, cofano a portafoglio, tutta conservata, originale alluminio, leva lunga, targa e libretto originale, visibile a Trapani, € 12.500

393933874

**LOTUS-OPEL**

■ **OMEGA,** 377 CV, costruzione 1991, imperial green perlato, esemplare in condizioni uniche, interni e carrozzeria come nuovi, meccanica revisionata con tagliando in esecuzione, esemplare n. 293 su 950 costruite, la berlina più veloce al mondo negli anni 90, pronta per certificazione Asi, € 29.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

**MASERATI**

■ **BITURBO 420I.** 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**MAZDA**

**MX5,** 1996, giallo, 1600 prima serie, uso quotidiano, € 1800

3496131754

**RX8,** 2004, titanium grey, libretto digitale, tagliandata ogni 12.000 km a Lugano, cambiato catalizzatore 2011 e frizione 2012, 125.000 km, visibile a Verderio Superiore, € 8500

3292336076

**MERCEDES-BENZ**

■ **200 CE (W124),** 1992, canna di fucile, iscritta Asi, targhe originali, ottime condizioni, km 183.000, visita il sito, € 4800, www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli

3392568414

■ **200 T,** 1981, bianco, restaurata, interno blu, 7 posti, tetto apribile, motore con km 5000, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**230 SL «PAGODA»,** 1967, da restauro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **230 SL,** 1964, bianco avorio, tre posti, automatica, interni rossi, perfetta, libretto tagliandi originale, € 54.900, www.soccol.it



02317134 - 3355486337

■ **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

■ **500 SL,** 1996, blu metallizzato, splendido esemplare, full optional, hardtop, tetto in tela nuovo, carrozzeria perfetta, meccanica eccellente, con rilevante tagliando appena eseguita, € 19.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

**S 600 COUPÉ V12,** 1995, rosso metallizzato, ottime condizioni, interni perfetti, carrozzeria buona, visibile in Toscana, € 4000

3355624992

**MERCURY**

■ **V8 BERLINA,** 1946, nero, splendidamente conservata, storia importante, € 23.000, visibile a Brescia,

3484796030

**MG**

■ **A 1600,** 1960, english white, tutta restaurata, manca interno e un pò di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**B GT,** 1974, giallo, interni noccia originali, omologata Asi, in ottime condizioni, carrozzeria integra, motore nuovo, gomme nuove, overdrive, € 12.000, visibile a Squillace Lido (CZ),



3287265553

■ **F ANNIVERSARY,** 2000, bordeaux, targhe originali, serie limitata n. 1880 di 2000, km 92.137, hardtop, € 6000, www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli,

3392568414

■ **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 cc, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**TF,** 1954, nero, stupenda, Asi oro, accessoriata, 2 proprietari, valuto permuta anche cifra superiore per affidabilità, € 38000

3355604632

**A TWIN CAM 1.6,** 1959, verde, auto da vetrina, restaurata con cura e professionalità, attualmente monta 1800 cc della MG B ma è disponibile pure il motore 1600 originale km 0 appena rifatto con modifiche per affidabilità, € 42.000, mart.356@gmail.com, visibile a Catania,

3477443740

**MORGAN**

■ **4/4 1600,** 1992, b.r. green, km 41.000, bellissima, no perditempo, € 36.000, visibile a Fabriano (AN),



3476302136

# AUTO STORICHE

di

CARLO GRITTI MORLACCHI



**ALFA ROMEO 2000 GT ANNO 1972** RESTAURO COMPLETO, PERFETTA, MOTORE FANTASTICO, VELOCISSIMA, COLORE PARTICOLARE, TARGHE NUOVE, IN QUANTO PROVENIENZA SVEDESE, EURO 26.000.



**BENTLEY CONTINENTAL SEDANCA "SC- MULLINER"** (PIÙ POTENZA 445 CV) , KM 30000 TUTTI I SERVIZI BENTLEY, COME NUOVA, SI TRATTA DI UN' AUTO DA COLLEZIONE, SOLO 6 ESEMPLARI PRODOTTI SU 79 MODELLI CONTINENTAL SC



**MASERATI 4 PORTE ANNO 1966 ASI,** RESTAURO CONSERVATIVO, INTERNI I SUOI ORIGINALI, IN OTTIME CONDIZIONI, MOTORE REVISIONATO, PERFETTA, EURO 65.000



**ALFA ROMEO GT 1600 VELOCE ANNO 1966** COMPLETAMENTE RESTAURATA CON GARANZIA UN ANNO, ISCRITTA ASI E NUOVA IMMATRICOLAZIONE. EURO 30.000



**CITROEN BREAK 1900 ID VERSIONE COMMERCIALE,** PERFETTAMENTE E COMPLETAMENTE RESTAURATA, COME NUOVA, ISCRITTA ASI, EURO 32.000



**CITROEN MEHARI ANNO 1980,** ISCRITTA ASI, RESTAURO COMPLETO, COME NUOVA, EURO 1500 TRATTABILI.



**MASERATI MISTRAL 4000 ANNO 1966** RESTAURO CONSERVATIVO, MECCANICA REVISIONATA, TUTTO OK, DA ISCRIVERE ALL'ASI, TRATTATIVE RISERVATE



**AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE ANNO 1960 TARGHE ORIGINALI COMPLETAMENTE RESTAURATA EURO 17.900**



**MGB 3° SERIE GUIDA A DESTRA, MECCANICA MOLTO BUONA, ANNO 1974, COLORE ORIGINALE EURO 12.000**



**MERCEDES 320 SL 2+2 BLU SCURA** INTERNO TABACCO, HARD TOP KM 98000, LIBRETTO TAGLIANDI, ANNO 1993 ISCRITTA ASI, BELLISSIMA! IMPIANTO A GPL DI ULTIMA GENERAZIONE: EURO 15.000 NON TRATTABILI

**WWW.AUTOSTORICHE.NET**  
info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890

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

**MORRIS**

**MINOR TRAVELLER**, 1965, avorio, auto in ordine, meccanica e carrozzeria, interni cuoio, legni posteriori perfetti, guida a destra, iscritta ASI, visibile a Modena, € 9500

3333990282

**MINOR TRAVELLER**, 1970, Glacier White, interni blue/navy, legni restaurati, revisione 05/2015, visibile a Bergamo, € 5500

3383168699

**NASH**

**421**, 1929, azzurro, torpeda 6 cilindri, conservata, originale, visibile a Alessandria,

3341540259

**NSU**

**PRINZ 4L**, 1966, rosso, km 120.000, unico proprietario, interni pari al nuovo, carrozzeria da rifare completamente, ruggine passante, smontata, targhe e libretto originali, visibile a Gesualdo (AV), € 1000

3478048817

**PEUGEOT**

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300 cc, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**504 C12 COUPÉ**, 1972, Rouge Andalou, commissario Asi, causa salute, vende questa vettura omologata Asi Oro. Fiva, carrozzeria Pininfarina, assistenza annuale presso officina Peugeot Bologna, esterni ed interni in ottime condizioni, disponibile per prova su strada, valutazione Ruoteclassiche, visibile a Sasso Marconi (BO),

3396912390

**504 COUPÉ V6**, 2700 cc, 1975, marrone, restaurata di meccanica e carrozzeria, interni rifatti, iscritta ASI, perfetta, da vedere, visibile a Trento, € 8500

3391614862

**NISSAN**

**PATROL**, 1982, verde/bianco, auto in condizioni originali eccellenti, autocarro, Asi, gancio traino, 2° proprietario, km 130.000, € 4900, visibile in Puglia,



3387033218

**PORSCHE**

**356 COUPÉ T6 S 90**, 1963, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **911 (964) CABRIOLET**, 1990, rosso, Carrera 2, cambio manuale, iscritta Asi, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**911 E 2200**, 1969, bianco, conservata, in ottimo stato, vendo a collezionista o privato intenditore, telefonare ore serali



3474977040

**911 3.2**, 1988, G50, blu marine, ASI, mai incidenti, tetto elettrico, pari al nuovo, visibile a Rimini, € 50.911

3382634301

**944 TURBO**, 1988, grigio antracite, completamente originale, 2 proprietari, 103.000 km, certificata ASI, perfetta, visibile a Treviso, € 15.000

3394338721

**ROLLS ROYCE**

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

**SILVER CLOUD II SERIE**, 1960, bianco, carrozzata Rolls Royce, motore revisionato a nuovo, interni pelle rossa, idroguida, vetri elettrici, € 28.000, visibile a Sagliano Micca (BI),



015473989

**ROVER**

**2000 TC P6**, 1974, beige, perfetta, molti ricambi, revisionata, motore rifatto, gomme/freni nuovi, iscritta Asi, più passaggio proprietà, € 3900, visibile a Milano,



0269007342

■ **820 TURBO COUPÉ TI**, 1994, white gold, condizioni pari al nuovo, km 51.000 originali, full optional, iscritta Asi, invio foto, € 4500, www.officinacrisuolo.com, visibile a Napoli,

3392568414

**MINI CABRIOLET**, 1996, bordeaux, km 45.000, secondo proprietario, completa di copri capote, tenuta in box, visibile a Genova,

3381977692

**P6 2000 TC**, 1976, bordeaux, condizioni perfette, testa, catena, valvole, freni e gomme nuovi, ASI oro, visibile a Milano, € 6500

3486002051

**SAAB**

**900 TURBO**, 1992, metallizzato, prima serie, apribile, € 5000

3471171945

**SIATA**

**SPRING 850**, 1970, bianco, totalmente restaurata, targhe nere, ruote a raggi, ASI, revisionata 2013, visibile a Benevento, € 11.500

3201169319

**SUNBEAM**

■ **ALPINE ROADSTER**, 1965, argento, IV serie, eccellenti condizioni, omologata Asi, targhe e documenti del '65, trasporto incluso, invio foto, www.officinacrisuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

**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



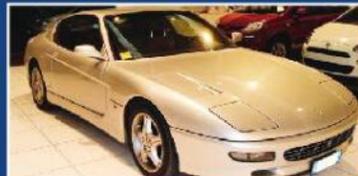
Fiat 1200 Spider anno 1960



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 465 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/avaggio/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**

**MUSSO GOMME**  
pneumatici per vetture e moto da collezione

**DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA**

**AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE**

**DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO**  
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**MICHELIN**  
**Firestone** **DUNLOP** **BF Goodrich**  
**WAYMASTER** **VINTAGE RACING** **EXCELSIOR**

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino  
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965  
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

**SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA**

**GALVANICA SPINO D'ADDA snc**  
PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:  
RAMATURA A SPESSORE,  
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO  
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)  
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726  
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

**AFRA**  
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO  
REPLICHE PER VETTURE STORICHE  
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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

**F.S. Felice Service** Qualità Service

**RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI**

**B R JAGUAR MG Austin-Austin Morris Minor**

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.  
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE  
SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO **Prezzi senza confronti!!!!**

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Via Circum-Esterina n. 80 - 80019 Qualiano (NA)  
E-mail: info@feliceservice.com

**HERITAGE MOTOR CENTRE**  
Tel. 081.818.60.67 - Fax 081.819.30.77  
Site: http://www.feliceservice.com

**marchioni auto storiche**  



Lancia Aurelia B51, 1951, progetto restauro

*Our Passion: Your Passion!*


**Saremo presenti alla fiera Techno Classica di Essen dal 26 Marzo al 30 Marzo padiglione 4.0 - 309**

We are on [www.oldtimer.lu](http://www.oldtimer.lu)  
**Marchioni automobili**  
Restauro e Vendita auto d'epoca  
Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa.  
40042 Lizzano in Belvedere (Bo)  
Tel +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035  
[www.marchioniautomobili.it](http://www.marchioniautomobili.it)  
e-mail: info@marchioniautomobili.it

**TRIUMPH**

■ **HERALD 1200 COUPÉ**, 1963, verde/bianco, targhe e documenti italiani, conservata da oltre 15 anni, qualsiasi prova, hardtop removibile, € 10.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,



3392568414

■ **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

**TR3 A**, 1959, Sebring white, ASI, perfetta, raggi, guida a sinistra, overdrive, aeroscreen, vari accessori e migliorie, solo interessati, visibile a Pistoia, € 40.000

3482609457

**VENTURI**

■ **CUP 111**, 1991, rosso, come nuova, 23.000 km, motore 175 CV, servizio su Ruoteclassiche 09/2005, interni pelle e clima, visibile a Varese, Tratt. ris.

3883522241

**VOLKSWAGEN**

■ **GOLF CABRIO GLI**, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600 cc, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **GOLF SYNCRO 4X4**, 1988, grigio metallizzato, trazione integrale, benzina, 5 porte, 80.000 km, tetto apribile, modello GT Gran Turismo, originale, € 3500

■ **MAGGIOLINO**, 1976, arancio/nero, Asi, ribassato, cerchi lega, intemo in pelle, da amatore maniacale, € 6800, visibile a Bassano del Grappa (VI),



3498505711

■ **MAGGIOLINO**, 1972, verde bottiglia, km 64.000 originali, Asi, targa originale, libro tagliandi e servizi, interno panno grigio, buone condizioni, € 4000, visibile a Torino,



3494052681

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più pulmino Trasporter 9 posti, con documenti

3389369456

■ **MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET**, 1973, bianco, capote nera, Asi Targa Oro, recentemente restaurato, € 15.000, visibile a Parma,



3355887020

■ **PESCACCIA**, 1973, celeste, gancio traino Webasto, no ruggine, no perditempo, prezzo trattabile, visibile a Ancona, € 8500

3386716566

■ **TYP 183 ILLTIS**, 1980, celeste, omologata ASI, rarissima versione civile, ottime condizioni originali, 40.000 km, visibile a Cagliari, Tratt. ris.

3398105167

■ **TYP 3 FASTBACK TL**, 1971, bianco, targhe e documenti italiani, ottime condizioni, trasporto incluso, visita il sito, € 7500, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,



3392568414

**VOLVO**

■ **262 C BERTONE**, 1979, grigio, Asi, vernice originale, km 40.000, interni stupendi, targhe e documenti del '79, trasporto incluso, € 13.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,

3483346409

■ **PV 444 DS**, 1953, bordeaux, trasporto incluso, targhe e documenti italiani, ottime condizioni, visita il sito, € 15.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,

3392568414

**VENDO MOTO**

**ALFA ROMEO**

■ **GIULIA SPIDER 1600**, 1963, blu, di facile restauro, targa nera, prezzo trattabile o permuta, € 25.000

336259241

**BENELLI**

■ **NUOVO LEONCINO SP**, 04/1970, rosso, esente bollo, documenti originali, conservato, ottimo, pochi km. Telefonare ore 8.30/14.30, € 2000

0321624820

**BMW**

■ **R80 ST**, 1983, rosso metallizzato, perfetta, conservata, doppio disco, carter, motore, cromati, manopole riscaldate, borse, gomme e batteria nuove, revisione 09/2015, borsa attrezzi, completa, € 5200, visibile a Bologna,



3383493666

*Assicuriamo veicoli di Interesse storico e collezionistico da 20 anni di età, in tariffa storica agevolata.*

*Garanzie di responsabilità civile, tutela legale, soccorso stradale, infortuni conducente. Agevolazioni per collezionisti.*

*Possiamo assicurare furto-incendio con quotazione Ruoteclassiche o perizia preventiva concordata.*

*Per info e preventivi [www.assi-service.net](http://www.assi-service.net) mail: [info@assi-service.net](mailto:info@assi-service.net)*



**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



**EUROTELI - LIVORNO**  
 Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.



**SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO**

**N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE** di Pavan Nicola  
 Saremo alla Mostra Scambio Auto e Moto d'Epoca di Reggio Emilia il 5 e 6 aprile 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 - info@citroen2cvservice.it



**CITROËN**

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

*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 MG PENRITE Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Vo. 1° Negozi N° 60 - 25138 BRESSANONE (BS) - Tel. 030/7700291 - 7700541 - Fax. 030/7703493

*aircooled*  
 by plank



Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas  
 I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
 www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it  
 Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386  
 Fax +39 0472 200523

**dal 1990 - esperienza e qualità**

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per  
 VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356  
 pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

# 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 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:**

**CITTÀ:**

**TEL.:**

**CELL.:**

**EMAIL:**

**MARCA, MODELLO, ANNO DI PRODUZIONE:**

Inviano 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**

**UCATI**

**750 SS**, 1991, rosso, perfetta, revisionata, bollata, gommata, tagliandata, prezzo trattabile, permuta con BMW o Harley, visibile a Modena, € 3500  
3357366806

**HONDA**

**CBX 6 CILINDRI I SERIE**, 1978, rosso metallizzato, ASI, restaurata, bellissima, affidabile, km 23.000, qualsiasi prova, numerose parti nuove, visibile a Pavia, € 10.000  
3483053212

**INNOCENTI**

**LAMBRETTA B I SERIE**, 1947, azzurro, completamente restaurata nel 2000, iscritta ASI, documenti e targhe originali, visibile a Tolentino, € 6500  
3391406080

**KAWASAKI**

**Z 500 4 CILINDRI 4T**, 1981, rosso, buon conservato, documenti ok, vendo o scambio con Honda 400 Four, visibile a Treviso, € 2000  
3475148042

**MONDIAL**

**125 REGOLARITÀ**, 1976, arancio, in ottimo stato, motore Sachs, immatricolabile, con foglio d'origine della Casa, ASI o FMI, prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 1500  
3290454819

**MORINI**

**CORSARO**, 1959/1960, originale, agevole restauro, per la coppa € 1200, visibile a Brescia,  
3484796030

**MOTO GUZZI**

**AIRONE ASTORINO**, 1951, rosso, motore fatto nuovo, gomme nuove, conservato doc, documenti e targa originali, qualsiasi prova, visibile a Capodimonte, € 6800  
3473151188

**LE MANS 3**, 1982, rosso/nero, conservata, cambio denti dritti, perfetta, vendo o scambio con Fiat 500 D/N  
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

**ROYAL ENFIELD**

**BULLET**, 1963, nero, 350 cc, FMI, nera, in ottime condizioni, premiata come migliore conservata, assicurata, da provare, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 6500  
3661991552

**SUNBEAM**

**S8**, 1954, metallizzato, omologata Asi, Fmi, bellissima, € 8500, visibile a Brescia,  
3484796030

**SUZUKI**

**GS 500 E**, 1982, celeste originale, moto in ottime condizioni, qualsiasi prova, batteria nuova, visibile a Manciano GR, € 1600  
3285471254

**RG 500 GAMMA**, 1987, bianco/blu, uniproprietario, 10.000 km, da vetrina, targa e documenti originali, condizioni incredibili, visibile a Trani, € 7950  
3920845300

**VENDO VARIE**

**AUTORADIO D'EPOCA**, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plance, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

**CALENDARI**, Ruoteclassiche dal 2001, Lancia dal 1967, € 10  
3881936066

**CARBURATORE WEBER**, modello 42 AK nuovo, e altri antichi  
3337843998

**CARTA DI CIRCOLAZIONE**, moto Ape immatricolata 23 agosto del 1960, ottime condizioni, bolli, revisioni, da collezione  
3339081986

**FASCE BIANCHE PER PNEUMATICI**, marca Atlas, applicabili ai fianchi, effetto molto bello, alta qualità, € 60  
3356507707

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt Bertone, motori, lamierati vari, 13515, 102, 166, 112, 536, 548  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt, Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, hardtop  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, motore da revisionare 1600 codice 00112 più filtro aria, cambio gruppo frenodisco, più altro materiale  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, n° 118 libretti uso e manutenzione, in blocco, visibile a Belluno, € 2000  
3404835620

**PER ALFA ROMEO**, Alfasud e derivate, cerchi Milerighe misura 5 1/2 x 13, ottime condizioni ma da riverniciare. Telefonare ore pasti, visibile a Treviso, € 200  
042294817

**PER ALFA ROMEO**, 1983, grigio, Alfetta Quadrifoglio, 4 cerchi in lega, 106x14, da riverniciare, visibile a Verona, € 100  
3477419669

**PER ALFA ROMEO**, 1969, Giulia 1300 TI, differenziale completo 8.41, € 250  
3382578165

**PER ALFA ROMEO**, 1968-1978, Giulia 1300/1600, parabrezza, lunotto posteriore, vetri porte, maniglie, alzacristalli interni, visibili in Campania  
3392827568

**PER ALFA ROMEO**, GT Coupé, carburatore Weber diam. 40, tromboncini, staffa parafranchetti, fanalini posteriori per 2000, cambio marce, serrature interne, visibile a Salerno,  
3398069563

**PER BERTONE**, 1986, X1/9 America, sedili conservati perfettamente, cofano motore e bagagli completi di attacchi, volante, visibile a Bergamo,  
3281883528

**PER CITROËN**, DS e DS cabriolet, ricambi nuovi e usati  
3355945776

**PER CITROËN**, DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, visibili a Milano  
3474417703

**PER FERRARI**, 208, 308, cerchi componibili, gomme, distanziali, colonnette, condizioni quasi nuovi, € 1200, visibile a Vicenza,  
3470958228



**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**

**Auto d'Epoca** IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE

**SERIE MME** www.graficheseriemme.it

**DEI KÄFER SERVICE**  
*VW Classic Parts*  
 "can voi... per loro"  
 "with you ... for them"

[www.deikaferservice.com](http://www.deikaferservice.com)  
 Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)  
 Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

**RADAR**

- Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

**RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.**  
 Via Basiletti, 19 - 25121 BRESCIA  
 Tel. e Fax (030) 3751321

**nanni** BOLOGNA  
 RICAMBI

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**

**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)

Auto d'epoca  
**Cacciani**

Restauri da batter le mani

RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA PERFEZIONE  
 CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153  
[www.restauroautodepoca.it](http://www.restauroautodepoca.it)

*Paolini*  
[www.paolini.it](http://www.paolini.it)  
 Tel. 071 6620010

**Interni  
 d'Autore**  
 new & old cars

**MAIELI**

**INTERNI AUTO MAIELI**  
 RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE  
 CONFORME NORMATIVE A.S.I.

**MAIELI**  
 Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
 Tel.: 0376 - 695105  
 Fax: 0376 - 695300  
 e-mail: [maieli@inwind.it](mailto:maieli@inwind.it)  
[www.interniautomaieli.com](http://www.interniautomaieli.com)

**F.lli DEMINICI**

Via Piemonte, 37  
 Z.A. Cornegiana  
 35020 Due Carrare PD  
 Italia  
 Tel. 049/5290513  
 Fax 049/5290921  
 Tel. Mobile  
 0335/6868718 - 0336/669363

**Fiat 500 Topolino  
 dal 1936 al 1955**

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

**MODENA MOTOR GALLERY**  
 10 e 11 MAGGIO 2014  
 Modena, Capitale dei Motori

**MOSTRA/MERCATO  
 AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE**

In contemporanea:  
**GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI**

La mostra del 2014:  
**"La spider, un sogno a cielo aperto"**  
 40 anni di storia dal dopogruppo agli anni '80.

**La piazza dei privati**  
 vendi la tua auto o la tua moto d'epoca  
 area vigilata  
 prenotazione obbligatoria  
 tel. 059 4924794 fax: 059 4924793

Partner  
 TRINCHERO  
 FF RUBBERFIL

Con il patrocinio di

**ModenaFiere**  
[www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it)

**PER FIAT**, 1100 103, manuale riparazioni completo, 200 pagine, € 25

3383391744

**PER FIAT**, 124 2000, motore funzionante, no perditempo, visibile a Ancarano (TE), € 1000

3478494952

**PER FIAT**, 127 terza serie, motore completo di cambio, 900 cc, 88.000 km, funziona bene, visibile a Treviso, € 350

3396994058

**PER FIAT**, 127 75 HP, volante originale, in ottimo stato, € 60

3383391744

**PER FIAT**, 128 Special, ricambi originali d'epoca di meccanica, carrozzeria e altro

3283787456

**PER FIAT**, 1400 Diesel e altri modelli, testata 615 N, pompa acqua, ventola raffreddamento, visibile in Abruzzo, € 130

330746637

**PER FIAT**, 500 D, serbatoio benzina, monoblocco con albero

3386529300

**PER FIAT**, 600 I Serie, fino al 1957, manuale di officina completo, con impianto elettrico, € 25

3383391744

**PER FIAT**, 1960, 600, pistoni Borgo diam. 60,4, pignone e corona 8/43, nuovi, € 500

3406432652

**PER LANCIA**, Stratos, cerchi Campagnolo con gomma, originali, € 5000, gmmarsilli@gmail.com



3358181781

**PER MERCEDES**, 1969, panna, 220/8 benzina, targata, tutte le parti di ricambio grandi, visibile a Voghera,

3470335161

**PER MG**, F (Rover), hardtop nero in buone condizioni e 4 gomme Michelin seminuove, visibile a Salemo, € 600

3336934881

**PER MOTO GUZZI**, 1949, targhe, libretto originali Milano, documenti Ape Calessino e vari ricambi

3389369456

**PER OPEL**, 1967-1969, Commodore Berlina o Coupé, due sedili anteriori sky nero, ottimi, più guide al pavimento, visibile a Bologna, € 300

3336467893

**PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

**PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

**PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

**PER PORSCHE**, 356 B e C, volante originale, restaurato, in perfette condizioni, visibile a Prato,

3334503989

**PER PORSCHE**, 1973-1989, 911, set di cerchi Fuchs, misura 8x16 e 6x16, restaurati, perfetti, completi di tappi copriforo, visibile a Reggio Emilia, € 2400

3936930133

**PNEUMATICI**, n°3 Michelin 5.00 5.25 16 Michelin 5.50 16 Avon 5.00 5.25 16, € 100

3383391744

**PROGRAMMI DEL GRAN PREMIO DI MONTECARLO**, anni 1957, 1959, 1960, 1961, 1962 e 1963, Giuseppe

3407075996

**PUBBLICITÀ DI AUTOMOBILIA**, 1930/1970, Fiat, Michelin, Laverda



3357081759

**PUBBLICITÀ DI AUTOMOBILIA**, 1960, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari



3357081759

**PUBBLICITÀ DI AUTOMOBILIA**, 1920/1930, Wolsit, Shell, Pirelli



3357081759

**RIVISTE "MOTOR"**, 1946-1952, circa 350 numeri, con contenitori per annata, visibile a Pontedera, € 1100

3381501981

**RIVISTE "QUATTORRUOTE"**, collezione completa dal 1980 al 1993, non rilegata, + 52 fascicoli speciali (prove sport, salone usato, caravanning etc.). In blocco, € 200

3487562549

**RIVISTE "RUOTECLASSICHE"**, raccolta completa, in perfette condizioni. fry9@msn.com, visibile a Sondrio, € 900

3403551881

**VOLANTE LEGNO**, 1960, Grand Prix per Bizzarrini, € 1500, gmmarsilli@gmail.com



3358181781

**VOLANTE NARDI**, bellissimo, in legno di mogano, come nuovo, adatto per Porsche e Alfa Romeo, diametro 39,5 cm, impugnatura 16 mm, € 1500, gmmarsilli@gmail.com



3358181781

## COMPRO AUTO

**AUTO D'EPOCA IMPORTANTE**, parziale permuta mio favore con appartamento di 170 mq nei pressi di Firenze

3389540573

### ALFA ROMEO

1969/1970, qualsiasi modello, anche demolita

3687589127

**2000 BERLINA**, 1971/1977, anche da restauro

3687589127

**GIULIA GT JUNIOR 1600**, 1970/1975, rosso, auto in perfette condizioni, visibile a Torino, € 9000

0121378419

**GIULIA/GIULIETTA SPIDER**, o Sprint o berlina 1600 o GT 1750 o 2000, chiamare dopo ore 18, cerco da privato

3387258514

**GIULIETTA/GIULIA**, Spider o Sprint o Giulia 1600/1750/2000 o Giulia Berlina 1600 o Lancia Aprilia, Aurelia, Fulvia, in buone condizioni

3387258514

### FERRARI

**F40**, originale e in ottime condizioni

3331853204

### LANCIA

**DELTA HF 1600 I.E. TURBO**, 1991-1992, bianco, grigio, rosso, cerco in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento contanti

3398400771

### VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO CABRIOLET**, anni Sessanta, targhe nere, acquisto subito

3392055773

**MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15)**, 1961-1963, 6V, colore indifferente, prezzo coerente

3388641668

**PESCACCIA 181**, 1970, in tutte le condizioni

00436605500391

## COMPRO VARIE

**PER FERRARI**, libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo fino ai primi anni 70

3283056562

**PER FIAT**, 1965, 1500 C berlina, tappeti di base gomma anteriori, colore marrone, Sandro

3401582839

**PER FIAT**, 508 3 marce, manovella messa in moto originale dell'epoca, non rifatta

3383391744

**RIVISTE AUTO D'EPOCA**, 1985, 1986, 1987, annate complete

3291332341

## PER FARE PUBBLICITÀ SU

# RUOTECLASSICHE

TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

OPPURE MANDA UN EMAIL A: [pubblicita@edidomus.it](mailto:pubblicita@edidomus.it)



**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) - [elvezio.blogspot.com](http://elvezio.blogspot.com)

LE NOSTRE MOSTRE SCAMBIO IL

**VALLO DELLA LUCANIA** (solo consegne)  
15-16 MARZO  
**CAPANELLE**  
22-23 MARZO  
**AGIRA**  
29-30 MARZO  
**REGGIO EMILIA**  
5-6 APRILE



**DKS AUTOMOTIVE**

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

Ricambi e Accessori per:  
**Renault R4 e Derivat**  
**Citroen 2 CV - Dyane - Meharl**

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919



# S.M.S. battilastra

- Stabilitura e pulizia di tutta la carrozzeria
- Ricostruzione parziale o completa di lamierati.
- Laminatura di carrozzerie classiche e aluminia.
- Collaborazione per restauri completi.
- Recupero ricambi di carrozzeria.
- Valutazioni stato di conservazione mezzi s'ibrid.
- Documentazione e garanzia totale del restauro.

## SPECIALIZZATO NEL RESTAURO

DI AUTO E MOTO D'EPOCA

**S.M.S.** di Moni Massimo

Via Stroppata n°78b Alfonsine (RA) tel 335 395946

[www.sms-italy.eu](http://www.sms-italy.eu)

e-mail: [info@sms-italy.eu](mailto:info@sms-italy.eu)

**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

**RICAMBI ROSSOCORSA**

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

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

**2CV PALACE** srl  
 Via Regina Margherita, 123  
 20050 MACHERO (MI)

cell. 3475236601  
 tel./fax 039/2458508  
 e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

**ENNE PI** S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.  
 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**

**AUTORICAMBI SASSI**  
 Web: http://www.autoricambiassi.com  
 E-mail: sassi@autoricambiassi.com

**RICAMBI PER CARROZZERIE VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA: LAMIERATI, PARAUENTI, SCRITTE, COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE, FARI, FANALINI, SPECCHI,...**

10154 Torino - Via Maddalene 15-17  
 Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**RESTAURO DI PARABOLE FARI**

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

**CASINI GERI**, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI).  
 tel. 055/4215623, 339/3470923

**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

**RICAMBI ED ACCESSORI PER:**

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

**MAC RESTAURI**

**CITROËN D'EPOCA**

**0362 305873 Desio (Milano)**  
**347 0645735 Via Boito, 9**  
**338 1757047 www.macrestauri.com**

di Bertamini Renzo & C. snc  
 Via Linfano, 2/B  
 Zona Industriale  
 38062 ARCO (TN) - Italia  
 Tel. 0464/519721  
 Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE OLD TIMER SERVICE**  
 Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
 www.gardaricambi.com  
 e-mail info@gardaricambi.com

INFONLINE: 089 9950594 **500RICAMBI**

**RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI**  
**AUTO D'EPOCA FIAT 500**  
**www.500ricambi.it**  
 Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

**Eletttrauto 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

**TAPPEZZERIA CLASSICA**  
 By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA Interni Omologabili ASI**

Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)  
 Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431  
 www.classicabvolmi.it  
 e-mail: classicabvolmi@alice.it



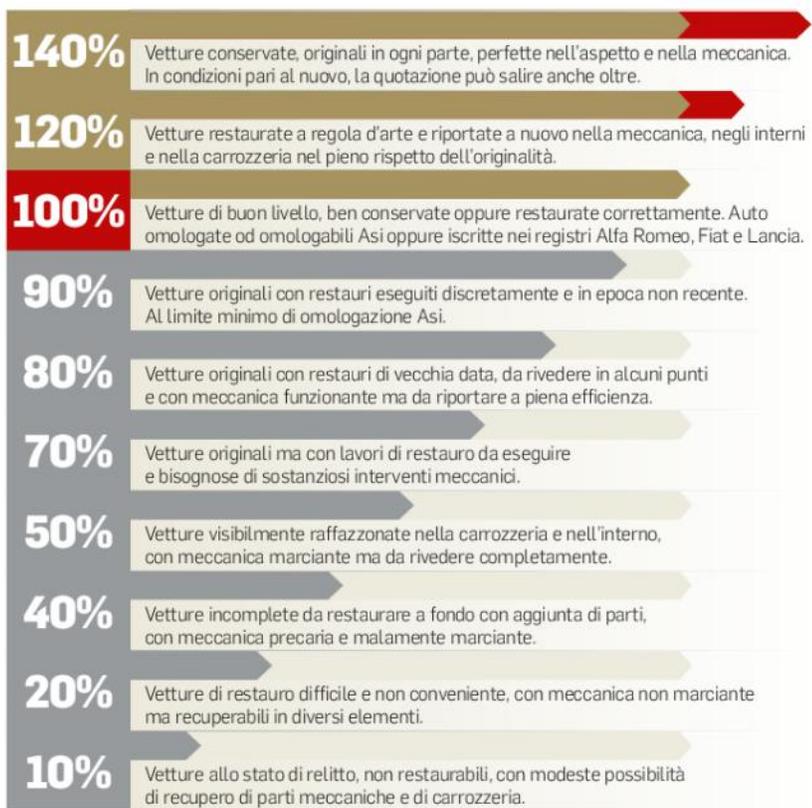
**C'era una volta. E ci sarà domani.**

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito **boneragroup.it** e vieni a trovarci.

**Mercedes-Benz**

# 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>ACMA FRANCIA</b>				<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				<b>VALUTAZIONI IN CRESCITA</b>			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	32.000	ACMA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 TURISMO 6 P./LIMOUSINE	2443	1946-50	65.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	38.000	VESPA 400				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					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)	1991-2533	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	2533	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
MONDİMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	300.000	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 LUINGO	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 MK V				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	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	8C 2900A	2905	1936	1.500.000	GULJETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	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	3000 ME	2994	1979-84	12.000	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	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	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	<b>ACM ITALIA</b>				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	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	8C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	GULJETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000	ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	3.500	SPIDER 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	3.000	TE BERLINA	2993	1963-65	30.000
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000	ALFETTA 2.0	1962	1982-84	4.000	SPIDER 2.0 V6 TURBO/3.0 V6 V6 24V	1996-2959	1995-02	3.500	TE DROP HEAD	2993	1963-65	40.000
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	4.500	SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003	3.500	TF BERLINA	2993	1965-67	30.000
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	6.000	SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003	4.000	TF DROP HEAD	2993	1965-67	40.000
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	40.000	ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	2.500	SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	5.000				
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	37.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2.500	145 1.3 L1.6	1351-1596	1994	1.000	<b>AMPHICAR GERMANIA</b>			
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	145 1.7 16V	1712	1994	1.500	770	1147	1961-65	15.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	45.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	6.500	145 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	2.500	<b>ANSALDO ITALIA</b>			
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	42.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	145 1.9 TD	1929	1994	1.000	4C TORPEDO	1847	1923-26	35.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 1.3 L1.6	1351-1596	1994	1.000	4F TORPEDO	1847	1926-28	35.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	146 1.7 16V	1712	1994	1.500	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	146 TI 2.0 T. SPARK	1970	1995-99	2.000				
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	32.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	146 1.9 TD	1929	1994	1.000	<b>ARMSTRONG SIDDELEY</b>			
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	156 2.0 JTS	2002-03	1.500	GRAN BRETAGNA				
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	30	4960	1919-32	35.000
GIULIA TZZ	1570	1964-65	350.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	156 6TA	3179	2001-03	11.000	18/28 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	156 6TA SELESPEED	3179	2001-03	12.000	4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	156 6TA SPORTWAGON	3179	2001-03	10.000	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	156 6TA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	166 2.0 V6 TURBO	1999-00	2.000	12	1236-1434	1928-31	18.000	
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.000	ALFA 6 25 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	2.000	SPECIAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA SUPER	1570	1965-72	8.000	ALFA 6 25 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003	2.500	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	ARNA L/S/LI	1186-1490	1984-86	1.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003	3.000	12/14	1666	1936-37	18.000
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	3.500	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	16-SIX	1990	1939	20.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.300	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	147 6TA	3179	2002-03	11.000	20	2783	1938	25.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	<b>ALLARD GRAN BRETAGNA</b>				16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 4X4 GIARDINETTA	1712	1986-89	1.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	18 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 1.7/1.7 E	1712	1986-89	1.500	<b>ALPINA-BMW GERMANIA</b>				18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 1.3/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	B3 3.3 COUPE	3300	2000-03	7.500	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B10 3.0 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	33 1.8 TD	1779	1986-89	1.000	B10 4.8 V6 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	<b>ARO ROMANIA</b>			
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1989-94	1.000	<b>ALPINE RENAULT FRANCIA</b>				SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	10	1289-1870	1960-00	1.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	750	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	<b>ASA ITALIA</b>			
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	750	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	1.000	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	<b>ASIA MOTORS COREA DEL SUD</b>			
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ROCSIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	<b>ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA</b>			
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/04	1712	1991-94	2.000	A108 CABRIOLET	845	1960-64	15.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A108 COUPE	998	1960	15.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
2600 SZ	2584	1965-68	65.000	NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A110 BERLINETTA (65 CV)	956	1963-65	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	40.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500	A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	15.000	MK II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.6/1.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	22.000	2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DB2 COUPE	2580	1950-53	90.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.0 TURBO	1962	1987-92	5.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.A.S.N.	1962	1991-92	3.500	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	30.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	30.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DB4 COUPE	3670	1958-63	150.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	2.500	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DB4 GT	3670	1959-61	250.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	30.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 75 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	2.500	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	30.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	240.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	30.000	DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	300.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	6.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 1300 G	1255	1970-71	45.000	DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	140.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 1600	1565	1978-73	40.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	150.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S/CS	1605	1974-75	50.000	DB6 VOLANTE	3995	1965-70	200.000
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	ALFA 75 3.0 V6 TURBO	2392	1984-87	1.000	A110 1600 SK	1647	1976-77	45.000	DBS	3995	1967-72	40.0



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
507 ROADSTER	3168	1966-60	350.000	M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1985-00	10.000	730 D/740 D (E 65)	2993-3901	2001-03	4.000	EB 110/110S	3500	1992-96	180.000
2800	2580	1961-62	14.000	318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	4.000	530 I (E 60)	2979	2003	5.000	<b>CATERHAM GRAN BRETAGNA</b>			
2800 L	2580	1961-62	15.000	320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	4.500	<b>BORGWARD GERMANIA</b>				21 L 1.8/2.0 16V			
3200 LS	3168	1961-63	16.000	323/325/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	5.000	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	1588-1998	1996-01	18.000	
3200 CS	3168	1962-65	30.000	M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	8.000	HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500	SUPER SEVEN	1588-1998	1996-03	20.000
250/300 (SETTA)	245-298	1955-62	12.000	M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	10.000	HANSA 1800	1758	1952-54	5.000	<b>CEIRANO ITALIA</b>			
600	582	1957-59	9.000	316 TI (316 TI COMPACT (E36))	1596-1796	1994	1.500	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	4.000	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
700 BERLINA	697	1960-61	4.000	323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	2.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1952-54	6.500	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000
700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-03	2.500	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	<b>CHEVROLET STATI UNITI</b>			
700 COUPÉ	697	1969-64	5.000	518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	1.500	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
700 LS COUPÉ	697	1964-65	4.000	520 (E12 6 CILINDR)	1991	1977-81	2.000	2.3 LITER P 100	2240	1960-61	4.000	BLAZER/GMC JIMMY (I S.)	4093-5733	1974-86	4.000
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	7.000	525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000
700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	528I (E12)	2788	1977-81	3.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
1500	1499	1961-64	3.000	M 535I (E12)	3453	1980-81	4.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	7.500	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
1800	1606	1964-66	3.000	518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	12.000	BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
1800	1773	1963-68	3.500	525/528I (E28)	2494-2788	1981-87	1.000	ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1959-60	10.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
1800 TI	1773	1964-66	4.000	524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	BLAZER (S-10)/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-03	5.000
1800 T/SA	1773	1964-65	15.000	M 535I (E28)	3430	1985-87	2.000	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000
2000	1990	1966-72	3.500	M 535I (E28)	3430	1984-87	3.500	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	7.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1985-99	5.000
2000 T/TILUX	1990	1966-70	4.000	M5 (E28)	3430	1987-88	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	TRAILBLAZER	4806-5967	1999-03	7.000
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	7.000	518I (E34)	1796	1990-94	1.000	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1996-03	11.000
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	9.000	520I/520I 24V (E34)	1991	1989-94	1.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1996-03	15.000
1800/1802/1802	1573-1766	1966-75	4.000	524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-94	1.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	<b>CHRYSLER STATI UNITI</b>			
1800 TI	1573	1967-68	7.000	525I (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000	VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	2.000
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000	VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1992-94	1.000
2002	1990	1968-75	6.000	525/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	530I (E34)	2986	1988-94	2.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
2002 TI	1990	1969-75	8.000	530I V8/TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
2002 TI	1990	1969-75	10.000	535I (E34)	3430	1988-94	2.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000
1502	1573	1974-77	3.000	540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-03	4.000
1800-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	520I/523/525I/528I 24V (E39)	2171-2793	1995-02	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-03	2.000
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	535I 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.500
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	540I 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	GRAND VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.000
2800 CS COUPÉ	2788	1969-71	9.000	523/528/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	CROSSFIRE	3199	2002-03	6.000
3.0 S	2886	1971-77	3.500	535I 32V (E39)	3498	1997-01	4.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	300 5.7 V8	5657	2003	3.000
3.0 SI	2886	1971-77	4.000	540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003	3.500
3.0 L	2886	1974-77	4.000	628CS (630 CS/633CSI (E24))	2788-3210	1976-82	4.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	NEON 2.0 16V	1996	1994	1.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	<b>CISITALIA ITALIA</b>			
3.0 CS	2886	1971-76	10.000	635 CSI (E24)	3453	1982-89	6.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
3.0 CSI	2886	1971-76	11.000	628 CS (633CSI (E24))	2788-3210	1982-88	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	150.000
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	M 635 CS (E24)	3453	1984-89	13.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	202 SWM SPYDER NUOVOLARI	1089	1947-48	250.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	65.000	728/728I/730I/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	303 DF	1089	1951-53	40.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	750 GT/850 GT	735-877	1961-63	7.000
315/316/318I (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	735I (E23)	3430	1979-82	2.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	<b>CITROËN FRANCIA</b>			
320/320I (E21 4 CILINDR)	1990	1975-77	2.000	735I (E23)	3430	1982-86	2.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	C/C2/C3 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000
320 (E21 6 CILINDR)	1991	1977-82	3.000	745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	B14 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	C4 BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
316/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730I/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	SA110A/LSA ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	750I/LH (E32)	4988	1986-94	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	728I (E38)	2793	1999-01	2.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	7 C TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	730I/735I (740I V8 32V (E38))	3498-4398	1996-01	3.500	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	7 D TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	750I (E38)	5379	1994-01	4.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	7 E TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	MJ	3430	1979-81	130.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
316I (318I/318S/320I (E30))	1596-1991	1987-91	1.000	ZI	2494	1988-92	25.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	840 C (V8 32V (E31))	3982-4388	1993-00	9.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
325I 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	850I/850 C V12 (E31)	4988-5379	1989-00	11.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
325I 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	16.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 TR TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
318I (320I) TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 TR TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	8.000	ISABELLA	1493	1959-61	10.000	11 TR TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	2.5												

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
DS 19	1985	1967-68	15.000	ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	DELTA FILIPPINE			
DS 20	1911-1985	1968-74	12.000	ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	1.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	MINI CRUSER	1587-1961	1974-85	1.500
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000	ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000								
DS 21	2175	1965-72	13.000	ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000								
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000	ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000								
DS 21 IE	2175	1969-72	15.000	XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-94	1.000	<b>DB FRANCIA</b>							
DS 21 IE PALLAS	2175	1969-72	17.000	XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-94	1.000	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
D SUPER 5	2175	1972-75	12.000	XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000	20A BERLINA	1996	1924-27	35.000
DS 23	2341	1972-75	16.000	EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994	1.500	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000				
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	18.000	EVASION 1.9 TD	1905	1994	1.000	850 LE MANS	851	1961-62	10.000				
DS 23 IE	2341	1972-75	18.000	XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000	<b>DE LOREAN STATI UNITI</b>							
DS 23 IE PALLAS	2341	1972-75	20.000	C3 PLURIEL	1360-1387	2002-03	3.000	DMC12	2849	1981-83	26.000				
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	17.000	C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.000	<b>DE TOMASO ITALIA</b>							
ID 19	1911-1985	1967-67	12.000	C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500	VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	60.000				
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000	C8 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500	MANGUSTA	4728	1966-70	60.000				
ID 20	1985	1968-69	10.000					PANTERA (PANTERA L)	5763	1970-80	45.000				
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1968-67	16.000	<b>CIZETA ITALIA</b>				PANTERA L	5763	1981-88	40.000				
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	17.000	V16T	5995	1993-94	200.000	PANTERA L	5763	1972-80	45.000				
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	15.000	<b>DAEWOO COREA DEL SUD</b>				PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	47.000				
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	15.000	ESPERO	1498-1998	1990-94	500	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	50.000				
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000	<b>DAF OLANDA</b>				NUOVA PANTERA	4942	1990-95	38.000				
D CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000	600/750 DAFFODIL	590-746	1998-98	3.500	NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000				
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000	33	746	1988-70	2.500	DEAUVILLE	5763	1971-80	13.000				
SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	8.000	44	844	1966-70	1.500	DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000				
2 CV4	435	1970-78	4.500	55	1108	1967-70	1.500	LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	35.000				
2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000	55 COUPE	1108	1968-70	2.000	LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	20.000				
2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	5.000	<b>DAIHATSU GIAPPONE</b>				GUARA	3982-4601	1996-04	23.000				
2 CV SPOT	435	1976	6.000	TAFT F10	958	1975-78	4.500	BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000				
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500	TAFT F20	1387	1976-84	3.000								
DYANE	425	1967-68	4.000	ROCKY/D20	1998-2765	1984-00	2.000								
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	FERGAZ	1590	1988-99	2.000								
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000								
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000								
GSA BERLINA	1130-1311	1979-86	2.000	<b>DAIMLER GRAN BRETAGNA</b>											
GSA BREAK	1130-1311	1979-86	1.500	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000								
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	DBL8 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000								
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000								
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000								
VISA SUPER X1.4/GT/GTI	1219-1580	1979-89	2.000	DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000								
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000								
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000								
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000								
AXEL/CLITOT	652-1299	1981-90	750	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000								
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000								
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF REGENCY LIMOUSINE	2652	1951-54	10.000								
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000								
AX 1.4 4X4	1360	1991-95	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2652	1951-54	9.000								
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000								
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000								
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000								
BK19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000								
BK TRD/TD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.500	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000								
BK19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	MAJESTIC	3794	1988-59	20.000								
BK TRD/TD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000								
BK GT/GTI	1905	1983-92	1.500	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000								
BK19 GT1 16V	1905	1987-92	1.500	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000								
BK 4 TC	2141	1985-86	32.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000								
BK19 4X4	1905	1988-92	1.000	V8 250	2548	1967-69	17.000								
BK19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN	4285	1968-69	10.000								
BK19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000								
BK19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4285	1969-73	8.000								
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	DS 420 LIMOUSINE	4285	1968-91	23.000								
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	SOVEREIGN 3.44. 2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000								
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.500	SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4285	1973-77	13.000								
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000								
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000								
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000								
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000								
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000								
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000	SIX 4.0 (KJ40)	3590-3980	1986-94	5.000								
CX 20/22	1995-2185	1986-89	2.500	SIX 4.0 624V	3980	1994-97	7.000								
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500	V8 4.0 32V	3986	1998-02	8.000								
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000	SUPER V8 4.0 32V	3986	1998-02	10.000								
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500	DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500								
CX 25 GTI TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5.000	<b>DATSUN GIAPPONE</b>											
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.000	FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000								
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000								
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500												
CX LIMOUSINE D/TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000												
XM 3.0 I/V6/V8 24V	2946-2975	1989-00	1.000												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
385 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750.000	508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1958-60	13.000	131 (II/III SERIE) BERLINA	1301-1385	1974-83	1.500
208 GT B	1991	1980-82	18.000	508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 D	499	1960-65	7.000	131 (II/III SERIE) PANORAMA	1301-1385	1974-84	1.500
208 GTS	1991	1980-82	20.000	508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 F	499	1965-72	5.000	131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1385	1978-83	1.000
208 GTB TURBO	1991	1982-85	20.000	508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	500 LUSSO	499	1968-72	4.500	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	1.000
208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000	508 S «BALLILA» (4M) S. S. C. D'ORO	995	1934-37	70.000	500 GARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1385	1978-84	1.000
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	23.000	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
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	1800/1800 B	1795	1959-68	6.000	131 RALLY ABARTH	1995	1978-78	30.000
308 GT4	2926	1977-80	16.000	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 VETRORESINA	2926	1975-78	75.000	500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	14.000	2100	2054	1959-61	6.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000
308 GTB	2926	1978-81	24.000	500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	13.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	7.500	131 VOLUMETRICA 4PORTE	1995	1981-83	4.000
308 GTS	2926	1977-81	26.000	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 GTBI	2926	1981-82	22.000	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 GTSI	2926	1981-82	24.000	500 B GARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	26.000	500 C	569	1949-55	8.500	2300 LUSSO	2279	1963-68	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	28.000	500 C GARDINIERA LEGNO	569	1949-52	14.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	3.500
328 GTB	3185	1985-89	30.000	500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	8.500	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000
328 GTS	3185	1985-89	32.000	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 TB	3405	1989-94	23.000	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 TS	3405	1989-94	24.000	508 C.M.M.	1089	1938-39	60.000	1300	1285	1961-66	3.500	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500
348 SPIDER	3405	1983-85	28.000	508 C1100 MILITARE	1089	1938-45	12.000	1300 FAMILIARE	1285	1961-66	4.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000
288 GTO	2855	1984-85	400.000	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 8	2926	1980-82	11.000	1100 B/BL	1089	1948-49	10.000	1500 FAMILIARE	1481	1961-67	4.000	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000	1100 E/L	1089	1949-53	9.000	1500 L	1481	1962-68	5.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-94	1.000
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	17.000	1100 S	1089	1947-50	5.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	18.000	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	15.000	1100 S	1089	1950-51	45.000	1500 COUPÉ	1481	1964-65	10.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	20.000	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	18.000	1500 D	1493	1948-49	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
385 GTC/4	4390	1971-72	70.000	1500 E	1493	1949-50	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1496	1983-89	1.000
385 GT4 2+2	4390	1972-76	25.000	1400	1395	1960-64	10.000	1600 S COUPÉ	1568	1963-66	15.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 CABRIOLET	1395	1960-64	20.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000
400I	4823	1979-84	23.000	1400 A/B DIESEL	1901	1963-68	7.000	850 I/D/MATIC	843	1966-68	3.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 A	1395	1964-66	8.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000
385 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1400 B	1395	1966-68	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	3.500
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900	1901	1962-64	10.000	850 COUPÉ	843	1965-68	6.000	UNO I SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
512 BB	4942	1981-84	80.000	1900 GRANLUCE	1901	1962-64	14.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1962-64	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO L3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A	1901	1964-66	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UNO L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
512 TR	4942	1982-94	50.000	1900 A GRANLUCE	1901	1964-66	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	1.000
F 512 M	4942	1994-96	55.000	1900 B	1901	1966-68	9.000	124 (II/III SERIE)	1197	1970-74	2.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.500
F 40	2636	1987-92	25.000	1900 B GRANLUCE	1901	1966-68	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO (RITMO SUPER I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000
456 GT/6TA	5474	1983-99	20.000	AR 51	1901	1961-55	9.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO D I SERIE	1714	1980-83	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 55	1901	1965-69	8.000	124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000
F 355 GTS	3496	1994-98	38.000	AR 58	1901	1969-73	7.000	124 SPECIAL T/1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 85 S CABRIOLET (I SERIE)	1498	1982-83	1.500
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA	1901	1961-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	5.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
F 50	4698	1995-97	400.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1963-55	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	1965-73	8.000	124 SPORT SUPER	1438	1966-69	12.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500
575 M MARANELLO	5748	2002-03	35.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1965-60	7.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000
580 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 (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
380 MODENA	3696	1999-03	45.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	7.000	124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	RITMO D III SERIE	1714	1983-85	1.000
380 SPIDER	3696	2000-03	75.000	8V	1996	1962-64	180.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000
380 CHALLENGER STRADALE	3696	2003	75.000	8V ZAGATO	1996	1962-64	250.000	SPIDER SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
612 SCAGLIETTI	5748	2003	35.000	1100/103	1089	1963-66	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RITMO (III SERIE)	1116-1385	1985-87	1.000
				1100/103 FAMILIARE	1089	1963-66	7.500	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	13.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
				1100/103 TV	1089	1963-66	10.000	125	1608	1967-69	3.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
				1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1965-66	15.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1385	1983-90	1.000
				1100/103 E	1089	1966-67	6.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
				1100/103 E FAMILIARE	1089	1966-67	7.000	DINO COUPÉ	1967	1967-69	17.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1385	1984-90	1.000
				1100/103 E TV	1089	1965-67	9.000	DINO 2400 COUPÉ	2438	1969-72	15.000	REGATA W D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
				1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1966-67	15.000	DINO SPIDER	1967	1968-69	40.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
				1100/103 D	1089	1967-60	5.000	DINO 2400 SPIDER	2438	1969-72	38.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
				1100/103 D FAMILIARE	1089	1967-60	5.500	126	1116	1969-72	2.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
				1100/103 H LUSSO	1089	1969-60	5.500	126 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000				

Modello	cm³	Anni	Euro
BARHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-03	5.500
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500
CINQUECENTO	704-903	1991-94	1.000
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	1.500
STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-03	2.500
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-03	2.000
ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994	1.500
ULYSSE 1.9 TD	1905	1994	1.000

**FORD FRANCIA**

Modello	cm³	Anni	Euro
T "BORDELAISE"	2896	1924-28	16.000
A	3285	1928-32	18.000
AF	2043	1928-32	12.000
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	9.000
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000
F 472 A	2225	1946-48	6.000
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000
VEDETTE COUPE	2158	1949-52	5.000
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.000
VENDEMO (F39E)	3023	1953-54	5.500
ABELLE	2158	1952-54	4.500
COMETE	2158-2351	1951-53	6.500
MONTE-CARLO	3023	1953-54	8.000

**FORD GERMANIA**

Modello	cm³	Anni	Euro
MÖLN	921	1933-36	7.000
RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
EFEL	1172	1935-39	8.000
EFEL CABRIOLET	1172	1936-39	6.000
EFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000
V8	2225-3620	1935-41	25.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500
TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	4.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500
TAUNUS 12M P4/2M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	3.500
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	3.500
TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	3.000
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	3.000
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
OSI 20M/TS COUPE	1998-2293	1967-68	7.000
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	3.000
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	3.000
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	3.000
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	3.000
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500
TAUNUS BERLINA (I/II/III SERIE)	1293-1993	1971-82	1.500
TAUNUS S.V. (I/II/III SERIE)	1297-1993	1971-82	1.500
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1297	1968-74	1.500
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	12.000
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	12.000
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000

Modello	cm³	Anni	Euro
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000
ESCORT XR3i/XR3i	1597	1980-90	2.000
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE XR3i	1796	1990-94	1.500
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	1.000
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-94	1.500
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.000
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	2.000
ORION (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000
ORION (I) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
ORION II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000
ORION III SERIE D	1753	1990-93	1.000
CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	2.500
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	2.000
CAPRI 2800 RS	2637	1970-73	20.000
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6.000
CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
CONSUL GRANADA S.V. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D II SERIE	1949-2499	1977-85	1.000
GRANADA S.V. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D S.V. II SERIE	1949-2499	1978-85	1.000
FIESTA (II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000
FIESTA I SERIE D	1608	1983-88	1.000
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500
FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000
FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000
SIERRA S.V. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA XRii	2792	1982-85	1.500
SIERRA XRii 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000
RS 200	1803	1985-86	75.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000
SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	1.000
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000
SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000
SCORPIO 2.9i 2W/4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994	1.000
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994	1.000
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994	1.000
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994	1.000
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500
MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V (I SERIE)	2544	1994-99	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW (I SERIE)	1597-1998	1993-94	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW (I SERIE)	2544	1994-99	1.000
MONDEO TD 4P/5P.	1753	1993-94	1.500
MONDEO TD SW	1753	1993-94	1.000
GALAXY 2.8 VR8 (II SERIE)	2792	1996-03	2.500
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1968-2544	1999-01	1.500
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.000
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.000
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-03	2.500
SPORT KA	1597	2003	2.000
STREET KA	1597	2003	3.000
FOCUS ST 170/ST 170 SW	1988	2002-03	3.000
FOCUS RS 215	1988	2003	5.000

**FORD GRAN BRETAGNA**

Modello	cm³	Anni	Euro
PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000
POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1172	1962-65	4.000
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500

Modello	cm³	Anni	Euro
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000
CONSUL CONVERTIBILE	1703	1952-56	4.500
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1703	1956-62	6.000
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	3.500
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.500
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1196-1500	1962-66	2.500
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1296-1599	1967-70	1.500
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	32.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	20.000
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	4.000
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	5.500
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	6.000
ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000
ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500

**FORD STATI UNITI**

Modello	cm³	Anni	Euro
GPW	2199	1941-45	25.000
MUTT M 151A1A2	2319	1959-88	10.000
BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000
BRONCO	4919-5766	1976-96	5.000
BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000
MAVERICK 2 T 7D	2663	1982-96	3.000
EXPLORER	3958	1990-94	4.000
EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000
THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
SNIFE	4086	1936-37	27.000	650	617	1984-90	1.000	MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000
SNIFE	3180	1938-40	22.000	990	993	1986-90	1.000	MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	12.000
SNIFE	2731	1945-48	11.000	990 DIESEL	993	1987-90	750	3.4 S	3442	1964-68	15.000	CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	12.000
PULLMAN	3498	1930-35	26.000	550	548	1988-90	1.000	3.8 S	3781	1964-68	17.000	CJ-6	2199	1955-65	7.000
PULLMAN	4086	1936-39	28.000	SMALL 500	659	1991-92	1.000	MK X	3781-4235	1961-66	14.000	CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	14.000	SMALL 990	993	1991-92	1.000	420	4235	1966-68	12.000	CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000	ELBA 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-94	750	420 G	4235	1966-70	15.000	CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000
IMPERIAL	4086	1939-40	28.000	ELBA 1.7 D5 PORTE	1697	1992-94	750	240	2483	1967-69	15.000	CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000
SUPER SNIFE	4086	1945-48	13.000	KORAL 4555	903-1116	1991-93	500	340	3442	1967-68	17.000	CJ-7	1985-4981	1980-86	7.000
SUPER SNIFE MK II/MK III	4086	1948-52	15.000	KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750	E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	65.000	CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	13.000
SUPER SNIFE MK IV	4139	1952-56	12.000	<b>INTERNATIONAL HARVESTER</b>				E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000	CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	12.000
SUPER SNIFE SER. III/III/V	2651-2965	1958-67	7.000	<b>STATI UNITI</b>				E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	55.000	WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	7.000
IMPERIAL MK II/IV	4086-4139	1949-54	16.000	<b>ISO ITALIA</b>				E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000	WRANGLER 25 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	8.000
HAWK MK (II)	1944	1945-48	8.000	SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000	E TYPE II SERIE COUPE	4235	1964-68	50.000	WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3088	1987-96	8.000
HAWK MK II/III/IV	1944-2267	1948-57	7.000	SCOUT	3203-4936	1969-75	5.000	E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	40.000	WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	10.000
HAWK SERIES I/III/IV	2267	1957-68	5.900	SCOUT	3203-5663	1976-82	5.000	E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1964-68	60.000	WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-03	10.000
IMPERIAL	4086	1964-67	8.000	<b>ISO RIVOLTA ITALIA</b>				E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	42.000	JEEPSTER	2199-2638	1947-51	10.000
SCEPTRE	1592	1963-65	5.000	GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000	E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	32.000	JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	8.000
SCEPTRE II	1725	1965-67	4.500	GT 340/IR 340	5359	1962-70	45.000	E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	55.000	WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000
SCEPTRE III	1725	1967-76	3.000	45 (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR10	5359-5762	1967-74	20.000	E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	30.000	WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
15.96	2815	1919-28	13.000	LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000	E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	45.000	GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	6.000
10.5	1593	1919-23	10.000	LELE 1R6	5762	1972-74	26.000	XJ6 2.8	2791	1968-72	6.000	CHEROKEE	4235-5896	1974-83	5.000
10.8	1743	1921	10.000	LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000	XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
11.4	1743	1922-25	12.000	GRIFO GL 300-365 CV/IR	5359	1965-70	120.000	XJ12XJ12 I SERIE	5345	1972-73	7.000	CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000
9/18	965	1922-25	9.000	GRIFO 7 LITRI	6988	1968-70	200.000	XJ6 3.4(4.2)/2L II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000	WAGONEER	2466-3866	1984-92	4.000
9/20	1066	1925-28	9.000	GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000	XJ6 4.2 COUPE I SERIE	4235	1975-77	13.000	GRAND CHEROKEE	3856-5898	1992-98	4.000
12/25	1795	1925-27	12.000	GRIFO IR9 CAN AM	6988	1971-74	200.000	XJ12 II SERIE	5345	1973-79	15.000	GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000
14/40	2050	1927-29	13.000	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>				XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	6.000	GRAND CHEROKEE (II S)	3856-4701	1998-03	5.000
20/55	3075	1927-28	25.000	TPO 8	5898	1919-24	500.000	XJ12 COUPE III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000	GRAND CHEROKEE TD (II S)	2888-3124	1998-03	4.000
20/85	3075	1929-30	25.000	TPO 9A	7370	1924-30	600.000	SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000	CHEROKEE (I SERIE)	2429-3700	2001-03	4.500
9/28	1066	1929-30	10.000	TPO 9B	7370	1930-32	700.000	SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000	CHEROKEE TD (I SERIE)	2499-2755	2001-03	3.500
9/50	2110	1929	12.000	TPO 9S	7370	1934-30	700.000	XJ6 2.9(3.6 KJ40)	2919-3590	1986-87	3.500	<b>JENSEN GRAN BRETAGNA</b>			
18/50	2110	1930-32	18.000	TPO 9A SS	7370	1938-32	750.000	XJ6 2.9(3.6 KJ40)	2919-3590	1988-90	4.000	PW	3860-4274	1946-52	23.000
18/60	2276	1932-35	18.000	<b>ISUZU GIAPPONE</b>				SOVEREIGN 2.9(3.6 KJ40)	2919-3590	1988-90	4.500	INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	26.000
12	1669	1932-37	11.000	TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000	SOVEREIGN 2.9(3.6 KJ40)	2919-3590	1988-90	5.000	541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	32.000
18	2731	1935-37	16.000	<b>ITALIA ITALIA</b>				XJ6 3.2-4.0 (KJ40)	3229-3990	1990-94	5.500	C-8	5816-6276	1962-66	32.000
16	2576	1938-40	15.000	TPO 90 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000	SOVEREIGN 3.2-4.0 (KJ40)	3229-3990	1990-94	6.500	INTERCEPTOR (II/III) SERIE	6276-7212	1966-76	33.000
<b>HUMMER STATI UNITI</b>				TPO 98	7370	1930-32	700.000	XJ12.6 (X 300)	5993	1993-94	7.000	FF (II/III) SERIE	6276-7212	1967-72	38.000
H2	5967	2003	12.000	TPO 9A	7370	1934-30	700.000	XJ-R (KJ40)	3980	1990-94	7.000	INTERCEPTOR III S CONVERTIBLE	7212	1974-76	40.000
<b>HYUNDAI COREA DEL SUD</b>				TPO 9B	7370	1930-32	700.000	XJ6 3.2(4.0) SOVEREIGN (X 300)	3229-3980	1994-97	5.000	INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	38.000
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1388	1975-82	750	TPO 9S	7370	1934-30	700.000	XJ12.6 (X 300)	5993	1994-97	7.000	INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	38.000
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1388	1982-90	300	<b>JAGUAR GRAN BRETAGNA</b>				XJ-R (X 300)	3980	1994-97	7.000	JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	15.000
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500	SS1 COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000	XJ6 3.2(4.0 X 308)	3253-3996	1997-02	7.000	GT	1973	1975-76	12.000
PONY COUPE	1468	1980-82	750	SS2 COUPE CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000	S-V8	4611	1998-02	20.000
SCOUPÉ	1468-1495	1990-95	750	SS9 ROADSTER	2663	1935	150.000	XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000	C-8 COUPE	4611	2000-02	20.000
COUPE (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000	SS10 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000	XJ5 3.6(3.6 CAT)	3590	1983-91	12.000	<b>JOWETT GRAN BRETAGNA</b>			
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500	11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJ5 4.0	3980	1991-96	14.000	7/17	907	1921-36	7.000
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500	11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJ5 H.E.	5345	1981-87	14.000	8	946	1937	8.000
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-03	1.000	11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XJ5 H.E.	5345	1988-93	14.000	10	1166	1936-39	8.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500	21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	16.000	JAWELIN	1486	1947-54	10.000
<b>IATO ITALIA</b>				21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XJR-S	5993	1990-93	18.000	JAWELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
L.6/9 TD/2.0 DHT	1580-1995	1991-93	1.000	21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XJ-SC	5345	1983-87	14.000	JUPITER I/IA	1486	1950-54	13.000
<b>INNOCENTI ITALIA</b>				21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	<b>KIA COREA DEL SUD</b>			
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000	31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000	XJ6 2.8	3498	1992-94	160.000	PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-94	500
A 40 S	1098	1963-67	3.500	31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000	XK8 COUPE	3996-4196	1996-03	12.000	SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-94	500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000	31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000	XKR 100	3996	2001	16.000	SPORTAGE	1998	1993-94	1.000
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000	31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	55.000	XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-03	16.000	SPORTAGE DIESEL	2184	1993-94	1.000
1100 COUPE	1098	1967-69	6.000	KX 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000	XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-03	18.000	<b>LADA RUSSIA</b>			
IM 3/IM 3S	1098	1963-70	4.000	KX 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000	XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000	NVA	1568	1976-81	1.000
J4/J4S/5	1098	1964-73	3.000	KX 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1961-54	55.000	S-TYPE 2.5(3.0) V6	2497-2967	1998-03	3.500	NVA	1568-1905	1982-95	1.500
MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500	KX 120 DROP HEAD COUPE	3442	1963-54	80.000	S-TYPE 4.0(4.2) V8	3996-4196	1998-03	4.500	2107 BERLINA	1499-1569	1992-94	500
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000	KX 140 OPEN TWO SEATER	3442	1964-57	80.000	S-TYPE 4.2 R	4196	2002-03	6.000	21043/2105 SW	1499	1992-93	500
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500	KX 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1964-57	45.000	XJR-15	5993	1991	300.000	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1109-1499	1992-94	500
MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500	KX 140 DROP HEAD COUPE	3442	1964-57	65.000	X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-03	2.500	<b>LAFER BRASILE</b>			
MINI COOPER	998	1966-68	10.000	KX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000	X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2496	2001-03	3.000	MP SPIDER	1584	1974-90	8.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	9.000	KX 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000	X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2668	2001-03	3.500	<b>LAGODA GRAN BRETAGNA</b>			
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000	KX 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	40.000	XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000	11 9/12/24	1420	1920-25	15.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.000	KX 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	40.000	XJ6 3.5 V6 (X 350)	3555	2002-03	9.000	2 LITRE	1954	1926-33	17.000
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	5.000	C TYPE	3442	1961-53	1500.000	XJ6 4.2 V6 (X 350)	4196	2002-03	10.000	3 LITRE (TUT			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
<b>LANBORGHINI ITALIA</b>															
350 GT	3464	1964-67	200.000	APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1969-63	10.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	5.500
400 GT	3629	1966-68	180.000	APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1969-63	10.000	DELTA S4	1759	1965-67	85.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.500
400 GT 2+2	3629	1966-68	170.000	APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1969-63	45.000	DELTA TURBO DS	1929	1966-91	1.000	109 V8	3528	1979-85	7.500
P 400 MIURA	3629	1966-68	400.000	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
P 400 MIURA S	3629	1968-71	500.000	FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	17.000	GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	90 D	2494	1985-90	6.000
P 400 MIURA SV	3629	1971-73	600.000	FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	30.000	GAMMA 2500/2300 E II SERIE	2484	1980-84	4.000	90 TD	2495	1986-89	7.000
ESPADÀ	3629	1968-76	2459	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
ISLERO/ISLERO S	3629	1968-70	35.000	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
JARAMA/JARAMA S	3629	1970-76	33.000	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
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	45.000	FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	18.000	GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	6.500	DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	8.000
URRACO P200	1994	1974-79	20.000	FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	32.000	DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-03	7.000	DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	8.000
URRACO P250	2462	1976-79	28.000	FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	25.000	DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-03	7.000	DISCOVERY 2.5 TD	2496	1998-03	3.000
URRACO P300	2996	1974-79	36.000	FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	43.000	DISCOVERY 2.5 TD II S	2496	1998-03	4.000	DISCOVERY 2.0 16V/3.3 V8	1994-3947	1998-03	2.500
SILHOUETTE	2996	1977-79	60.000	FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	85.000	DISCOVERY 3.9 V8 II S	3947	1998-03	4.000	RANGE ROVER	5528	1970-76	7.000
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	40.000	FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	85.000	THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000	RANGE ROVER	5528	1976-85	5.000
COUNTACH LP400	3629	1973-78	150.000	FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	6.000	THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	1.500	RANGE ROVER	5528	1981-88	5.000
COUNTACH LP400S	3629	1978-82	130.000	FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	12.000	THEMA V6	2849	1984-88	1.500	RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	5.000
COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	120.000	FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	20.000	THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.000	RANGE ROVER TD	2393	1986-88	4.000
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	130.000	FLAVIA SPORT	1500	1962-64	20.000	THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	3.500	RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	6.000
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	110.000	FLAVIA 1.8	1800	1963-67	6.000	THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000	RANGE ROVER WAGON	2495-2499	1989-94	4.000
LM 002	5167	1985-91	60.000	FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	6.500	THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	1.500	RANGE ROVER 4P II S	3947-4552	1994-01	5.000
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	10.000	THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000	RANGE ROVER 2.5 TD II S	2497	1994-01	3.000
DIABLO SV/SVR/GT 2	5707	1991-00	65.000	FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	11.000	THEMA I.E. A.E. 18V II SERIE	1995	1988-92	1.000	RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-03	7.000
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000	THEMA 2.0 I.E. 18V TURBO I SERIE	1995	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-03	4.500
DIABLO GT GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA V8 II SERIE	2849	1988-92	1.500	RANGE ROVER 2.5 TD II S	2497	1994-01	3.000
DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	22.000	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.000	RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-03	7.000
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA 8.32 I SERIE	2927	1988-92	9.000	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-03	4.500
GALLARDO	4961	2003	70.000	FLAVIA I SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA I.E. 18V SW I SERIE	1995	1988-92	1.000	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000
MURCIELAGO	6192	2002-03	100.000	FLAVIA I SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 18V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500
				FLAVIA I SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.000	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500
				FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA 2.0 I.E. 18V II SERIE	1995	1992-94	1.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
				FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 I.E. 18V TURBO III SERIE	1995	1992-94	1.500				
				FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 3.0 V8 II SERIE	2959	1992-94	2.000				
				FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.000				
				2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA 2.0 I.E. 18V SW III SERIE	1995	1992-94	1.000				
				2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	THEMA 2.0 I.E. 18V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500				
				2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	THEMA 3.0 V8 III SERIE	2959	1992-94	2.000				
				2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1.000				
				FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000				
				FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	DEBRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000				
				FULVIA GT	1216	1967	4.500	DEBRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	DEBRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 20 20V/2.4 20V	1998-2446	1994	1.000				
				FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	4.000	K 20 TURBO 16V	1995	1994	1.500				
				FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	9.000	K 24 TD	2387	1994	1.000				
				FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	8.000	K 20 20V TURBO	1998	1998-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000	K 3 0 V6 24V	2959	1994-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K 3 0 V6 24V SWL	2959	1996-01	1.500				
				FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	2.000				
				FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	18.000	K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000				
				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THESES 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.500				
				FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THESES 2.4 20V	2446	2001-03	2.000				
				FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THESES 3.0 V6	2959	2001-03	3.000				
				FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	32.000	THESES 3.2 V6	3179	2003	3.500				
				FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	18.000	DELTA 1.6 (I, II SERIE)	1581-1756	1983-94	1.000				
				FULVIA SPORT 1800 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	1.500				
				FULVIA COUPÉ II SERIE	1298	1970-73	7.000	DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	2.000				
				FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	6.000	DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	2.000				
				FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000				
				FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000	Z 2.0 TURBO	1998	1994	1.500				
				BETA 1.3 (1.4) 1.6 (1.8) I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-03	2.500				
				BETA 1.3 (1.6) 2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500								
				BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500								
				BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1582-1756	1973-75	3.500								
				BETA COUPÉ 1.3 (1.6) 2.0 III S.	1297-1995	1975-81	3.000								
				BETA COUPÉ 1.3 (1.6) 2.0 I.E. N.V.S.	1386-1995	1981-84	3.500								
				BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000								
				BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1582-1756	1975	3.500								
				BETA HPE 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000								
				BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500								
				BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000								
				BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 III S.	1585-1995	1									

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
A6 G54 2000 ALLEMANO	1985	1964-67	200.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000	280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500
A6 G54 2000 FRUA SPIDER	1985	1964-67	280.000	RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	200/220 (W119)	1988-2197	1968-73	3.500	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000
3500 GT COUPE TOURING CARB.	3485	1967-64	100.000	RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000	230-8/250 (W114)	2292-2496	1968-73	4.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500
3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1969-64	150.000	RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	9.000	200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000
3500 GTI COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000	220 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	260 SE (W126)	2599	1986-90	2.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000	626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587-2184	1987-92	1.000	250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	2.500
5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	2.000	190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	80.000	MX-5 (MIATA)	1587-1839	1990-97	5.000	190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500
MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	65.000	MX-5 (MIATA) II SERIE	1587-1991	1997-03	6.000	190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	5.000	560 SE (W126)	5567	1988-90	4.000
MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	150.000	121	1324-1498	1990-94	1.000	190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	7.000	560 SEL (W126)	5567	1986-88	3.500
SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	50.000	MX-3	1598-1845	1991-94	1.500	190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	25.000	560 SEL (W126)	5567	1989-91	4.500
GHIBLI 4.7	4719	1966-73	65.000	RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-03	12.000	190 E 2.8 (W201)	2599	1985-93	2.000	300 SD/SEL TURBODIESEL (W126)	2999	1989-97	1.500
GHIBLI 4.7 SPIDER	4719	1969-73	180.000	XEDDS 6	1995	1993-94	1.000	200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	3.000	280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	2.000
GHIBLI SS	4930	1970-73	75.000	323 LANTIS	1324-1995	1994	1.000	280/280 E (W114)	2746	1972-76	4.500	5300 TD (W140)	2996	1997-98	2.000
GHIBLI SS SPIDER	4930	1970-73	200.000					240 D/240 D.3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	2.000	300 SD/TURBO S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	2.000
MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	45.000	<b>MC LAREN GRAN BRETAGNA</b>				240 D LANG (W115)	2404	1973-76	2.000	420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	3.000
INDY 4.2/4.7/4.9	4136-4930	1969-74	40.000	FL	6064	1993-98	200.000	280 C (W114)	2746	1972-77	6.500	500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	3.500
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	25.000	<b>MERCEDES GERMANIA</b>				280 CE (W114)	2746	1972-77	7.000	600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	5.000
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	70.000	S TORPEDO	6789	1906-30	1.000.000	200/230/230 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	1.500	380 SEC (W126)	3839	1981-86	6.000
MERAK	2965	1972-74	30.000	SS TORPEDO	7065	1928-34	1.500.000	200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	2.000	420 SEC (W126)	4196	1986-92	6.500
MERAK SS	2965	1975-80	32.000	SSK TORPEDO	7065	1929-33	3.500.000	280/280 E (W123)	2746	1976-84	3.000	500 SEC (W126)	4973	1981-87	7.500
MERAK SS	2965	1980-83	35.000	SSK TORPEDO	7065	1930-34	5.000.000	200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	1.000	500 SEC (W126)	4973	1988-92	7.500
MERAK GT 2000	1999	1976-83	22.000	SSKL TORPEDO	7065	1930-34	5.000.000	240 D LANG (W123)	2404	1977-85	1.000	560 SEC (W126)	5567	1985-87	8.000
KHAMSIN	4930	1972-83	25.000	STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	30.000	300 D/300 CD (W123)	2998-3005	1976-85	1.500	560 SEC (W126)	5567	1988-92	8.000
QUATTROPORTE II	2965	1974-75	40.000	MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	35.000	230 C/230 CE (W123)	1977-84	4.500	420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	3.000	
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	20.000	NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	45.000	280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	5.500	600 S COUPE/CL (W140)	5987	1992-98	5.000
QUATTROPORTE 4200/4800	4136-4930	1976-84	15.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	500.000	200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	280 SL (R107)	2746	1974-75	15.000
QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	280 SL (R107)	2746	1975-80	16.000
QUATTROPORTE ROYALE	4930	1986-91	22.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000	300 TD/300 TD TURBOD. (W123)	2998	1977-85	1.500	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000
BITURBO	1996	1981-83	4.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000	230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	280 SLC (C107)	2746	1974-81	11.000
BITURBO	1996	1984-87	3.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	300 SL (C107)	2962	1985-89	17.000
BITURBO I	1996	1986-88	5.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	350 SL (R107)	3499	1971-75	22.000
222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.500.000	230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	20.000
2.24V	1996	1988-93	7.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000
BITURBO S	1996	1984-87	7.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	22.000
BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	170 V	1697	1947-53	20.000	280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	380 SLC (C107)	3839	1990-81	11.000
BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	420 SL (R107)	4196	1985-89	24.000
BITURBO 420I	1996	1986-87	4.000	170 S SV	1767	1949-53	18.000	240 GD LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	450 SL (R107)	4520	1973-75	24.000
BITURBO 420I	1996	1988-90	4.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	280 GD CORTO TELONATO	2999	1979-88	4.000	450 SL (R107)	4520	1975-80	22.000
422/4.18V	1996	1988-92	5.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	240 GD CORTO SW	2999	1979-88	4.500	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000
4.24V	1996	1990-93	6.000	180 D/190 D	1767-1897	1963-61	6.000	240 GD LUNGO SW	2999	1979-88	4.000	450 SLC S.0 (C107)	4973-5025	1978-80	15.000
BITURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	189	1897	1965-61	7.000	300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	500 SLC (R107)	4973	1990-81	14.000
BITURBO 420 SI	1996	1987	4.500	190 C	1897	1961-65	6.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	500 SL (R107)	4973	1980-85	24.000
BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	500 SL (R107)	4973	1985-88	26.000
BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	200	1998	1965-68	5.000	200/200 E/230 E/280 E (W124)	1997-2599	1984-94	1.500	560 SL (R107)	5567	1985-89	28.000
BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	220	2195	1961-55	13.000	E 220 (W124)	2199	1993-94	1.500	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	14.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220	2195	1969-65	9.000	280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	2.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000
BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	219	2195	1966-59	10.000	E 280 (W124)	2799	1993-94	2.000	300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000
BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	220 S	2195	1966-59	14.000	200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	SL 320 SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000
BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	220 S	2195	1969-65	9.500	280/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000
228I	2790	1985-91	6.000	220 S COUPE	2195	1966-59	35.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	2.000	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000
KARIF	2790	1988-92	12.000	220 S CABRIOLET	2195	1966-59	45.000	300 E (W124)	2962	1994-93	2.000	SL 500 V6 (R129)	4966	1998-01	16.000
SHAMAL	3217	1989-95	30.000	220 SE	2195	1969-65	10.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000
RACING	1996	1991-92	11.000	220 SE COUPE	2195	1969-60	30.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	80 AMG (R129)	5666	1997-00	20.000
GHIBLI	1996-2790	1992-99	8.500	220 SE CABRIOLET	2195	1969-60	40.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000
GHIBLI GT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	400 E/E 400 (W124)	4196	1991-94	4.000	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
GHIBLI CLP	1996	1995-97	15.000	300 D	2996	1957-62	35.000	500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	5.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1961-62	70.000	200 T/220 T/230 TE (W124)	1997-2299	1986-94	1.500				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
E 430 T V6 (W210)	4266	1997-01	5.000	TF 1500	1456	1994-95	30.000	4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1965-80	25.000	PRIMERA D/TD	1973	1992-94	1.000
CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	4.000	YA/YB	2260	1947-53	12.000	4/4 SERIES II (FORD 109E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA Q/TD SW	1973	1992-94	1.000
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000	A	1489	1985-99	25.000	PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000	FIGARO	988	1991-92	10.000
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000	ACOUPE	1489	1986-99	20.000	4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	27.000	PRAIRIE	1974-2888	1968-94	1.000
CLK 200/200K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000	ATWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	32.000	4/4 SERIES V (FORD 118E)	1498	1963-68	27.000	SERENA	1587-1998	1993-94	1.000
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000	ATWIN CAM COUPE	1588	1958-60	27.000	4/4 1800 (FIAT/FORD HENT-CIVI/EFI)	1584-1599	1968-93	30.000	SERENA D/TD	1973	1993-94	1.000
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	11.000	A1600 ROADSTER	1588	1959-61	27.000	4/4 1800 (FORD)	1796	1993-03	32.000	MURANO	3498	2003	5.000
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	6.000	A1600 COUPE	1588	1959-61	20.000	PLUS 4 «COMLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000	<b>NSU GERMANIA</b>			
SLK 320 V6	3199	2000-03	8.000	A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	28.000	PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	35.000	SPORT COUPE	583-598	1989-97	8.000
SLK 32 AMG	3199	2001-03	10.000	A1600 MK2 COUPE	1622	1961-62	20.000	PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	35.000	SPIDER WANKEL	500	1964-67	12.000
ML 230	2295	1997-01	4.000	BSPIDER	1798	1962-74	15.000	PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	35.000	PRINZ (V/III)	583	1958-61	4.000
ML 270 CDI	2698	2000-03	4.000	BSPIDER	1798	1974-90	12.000	PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	36.000	PRINZ 4/4L	598	1961-73	3.000
ML 320	3199	1997-03	5.000	BGT COUPE	1798	1965-74	10.000	PLUS 8 (ROVER S01 CARB.)	3528	1976-86	36.000	PRINZ 1200 L/S/C	996	1963-73	2.500
ML 400 CDI	2001	2001-03	5.000	BGT	1798	1974-90	8.000	PLUS 8 (ROVER S01 INIEZ.)	3528	1984-90	36.000	TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2.500
ML 430	4266	1997-01	6.000	BGT LIMITED EDITION	1798	1979-90	9.000	PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-03	40.000	1000 TT	1065	1965-68	7.000
ML 500	5439	2001-03	7.000	BSPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-90	12.000	PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	35.000	1000 TTS	996	1967-71	9.000
ML 55 AMG	5439	2000-03	10.000	BGT V6	3528	1972-76	10.000	AERO 8	4398	2000-03	42.000	1200/1200 C	1177	1967-73	7.000
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	3.000	CSPIDER	2912	1967-69	18.000	<b>MORRIS GRAN BRETAGNA</b>			1200 TT/TTS	1177	1968-72	3.500	
S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-03	4.000	CGT COUPE	2912	1967-69	12.000	MINOR BERLINA	847	1929-34	9.000	RO 80 (WANKEL 487X2)	994	1967-77	7.000
S 600 (W220)	5786	1999-03	5.000	MAGNETTE ZA/ZB	1899	1953-59	5.000	EIGHT BERLINA	918	1935-48	8.000	<b>OM ITALIA</b>			
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	469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-03	14.000	MIDGET MKI	948-1098	1961-64	9.000	OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	10.000	665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	100.000
S 65 K AMG (W220)	5980	2003	15.000	MIDGET MKII	1098	1964-66	8.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000	<b>OPEL GERMANIA</b>			
CLK-GTR	6898	1998-00	30.000	MIDGET MKIII	1275	1966-69	8.000	MINOR	918	1948-50	5.500	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	MINOR	918	1951-53	5.000	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	7.000	MINOR TRAVELLER	803	1952-56	7.000	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	1100	1098	1962-68	3.000	MINOR CONVERTIBILE	918	1951-52	9.000	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	RVS	3947	1992-95	15.000	MINOR CONVERTIBILE	803	1953-56	10.000	KAPITAEN	2473	1959-59	4.500
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	F/FVVC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITAEN	2473	1965-67	4.000
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-03	12.000	ZF	1588-1796	2000-03	6.000	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	7.500	KAPITAEN	2473	1969-69	4.500
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000	ZR 105/160	1387-1796	2002-03	1.500	MINOR 1000 CONVERTIBILE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITAEN	2588-2605	1959-63	4.000
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	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500	OXFORD/FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA (DL 38)	1488	1938-40	7.000
CL 600 (C215)	5786	1999-03	10.000	ZT-T 180/190	2497	2002-03	4.000	MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
CL 65 AMG (C215)	5980	2003	12.000	<b>MINI GERMANIA</b>			MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000	
C 240 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	1956-57	4.000
C 320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000	COOPER	1598	2001-03	3.000	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
C 32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000	COOPER S	1598	2002-03	4.000	MINI COOPER	998	1964-67	10.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-03	7.000	COOPER S WORKS	1598	2003	4.500	MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	14.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
C 240 T V6 (W203)	2997	2000-03	3.500	<b>MITSUBISHI GIAPPONE</b>			MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500	
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000	GALANT D/TURBO D	2247	1980-86	750	MINI COOPER S	1275	1964-67	17.000	1200	1196	1959-62	3.500
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-03	7.000	GALANT D/TURBO	1597-2350	1983-87	1.000	MINI COOPER MK2	998	1968-69	14.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
A 190/120	1887-2084	2000-03	2.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
A 190 L/210 L	1887-2084	2001-03	2.500	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500	MINI MOKE (AUS.)	998	1966-69	7.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
SL 350 (R230)	3724	2003	16.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2947-2477	1982-91	3.000	1100	1098	1964-67	2.500	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500	1100 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
SL 600 (R230)	5513	2001-03	20.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	3.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1488-2239	1966-71	2.500
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000	PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	4.000	1800	1798	1966-68	2.000	REKORD C CABRIOLET	1488-2239	1967-71	4.000
CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000	PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	4.000	1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 240 (C209)	2997	2002-03	6.000	PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	4.000	<b>MOSKVITCH RUSSIA</b>			KADETT (KADETT SPEZIAL)	1074	1938-40	7.000	
CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000	PAJERO V6 V6 GDI (II SERIE)	1991-3497	1991-99	5.000	2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT (KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
CLK 500 (C209)	4966	2002-03	9.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	1.000	2138/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500	2141 (ALEMO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500
CLK 200 K CABRIOLET (C209)	1796	2003	6.000	COLT GTI 1.6V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
CLK 240 CABRIOLET (C209)	3199	2003	8.000	COLT GTI 1.6V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	<b>NISSAN GIAPPONE</b>			KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000	
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000	COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1636	1991-94	1.000	DATSUN 240Z/26	2393	1969-75	13.000	KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000	3000 GT	2972	1990-00	7.000	DATSUN 260/280 (TUTTE)	2655-2753	1975-78	10.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1994-91	1.000
E 320 (W211)	3199	2002-03	4.000	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000	DATSUN 280 ZX/ZX2-Z2	2753	1978-81	8.000	KADETT E/TURBO (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
E 500 (W211)	4966	2002-03	7.000	LANCER GSR EVO VII	1997	1992-94	11.000	PATROL	2753-3956	1980-95	3.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000	LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	13.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
E 320 T (W211)	3199	2003	5.000	LANCER GSR EVO V/E V/E V/E VII	1997	1998-02	15.000	SAFARI/PATROLGR	4169	1988-97	3.500	KADETT L3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
E 500 T (W211)	4966	2003	8.000	LANCER GSR EVO VIII	1997	2003	16.000	SAFARI/PATROLGR	4479	1997-99	4.500	KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	2.000
E 55 K AMG T (															

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
MANTIA II (II) SERIE	1297-1979	1975-88	2.000	L3 LITER	1288	1934-35	8.000	504	1796-1971	1968-83	2.500	356 A1600 S (75 CV)	1582	1965-89	40.000
MANTA 400	2410	1980-85	12.000	6	1932	1934-37	10.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000	356 1500 GS CARRERA	1498	1965	140.000
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500	SUPER 6	2473	1937-38	10.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500	356 A1500 GS CARRERA	1498	1965-67	120.000
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000	ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-03	3.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	356 A1500 GT CARRERA	1498	1966-67	140.000
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000	SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000	504 COUPE	1796-1971	1969-74	6.500	356 A1600 GS CARRERA	1587	1968-89	100.000
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000	SPEEDSTER TURBO	1998	2003	15.000	504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	356 A1600 GT CARRERA	1587	1968-89	130.000
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	1.500	CORSA (II) SERIE	1196-1389	1993-94	1.000	504 COUPE 2000	1971	1978-83	6.500	356 B1600 (80 CV)	1582	1969-63	30.000
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000	CORSA D/TO (II) SERIE	1498	1993-94	1.000	504 COUPE V6	2664	1975-83	8.000	356 B1600 S (75 CV)	1582	1969-63	32.000
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	1.000	SIGNUM 3.2 V6	3175	2003	2.000	504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	356 B1600 S (90 CV)	1582	1960-63	35.000
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-86	1.000					504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	356 B1600 GS CARRERA	1587	1960-61	100.000
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000	<b>OSCA ITALIA</b>				104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	356 B1600 GT CARRERA	1587	1960-61	110.000
VECTRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500	1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	60.000	104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000	356 B2000 GS CARRERA	1966	1961-63	110.000
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-94	1.000					104 ZS	1360	1975-85	1.500	356 B2000 GT CARRERA	1966	1961-63	120.000
VECTRA 2000 16V	1998	1989-94	1.000	<b>PAGANI ITALIA</b>				205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.000	356 C1600 (75 CV)	1582	1963-65	35.000
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000	ZONDAC12	7291	2000-03	180.000	205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-94	1.000	356 SC 1800 (95 CV)	1582	1963-65	40.000
VECTRA 1500	2498	1999	1.000	ZONDA C12 S	7291	2003	200.000	205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	356 C2000 GS CARRERA	1966	1963-66	100.000
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-94	1.000	ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000	205 GTI (105 CV/6TI (115 CV)	1580	1984-92	4.500	356 C2000 GS CARRERA	1966	1963-66	60.000
VECTRA D/TD	1488-1700	1988-94	1.000	<b>PANHARD FRANCIA</b>				205 GTI 1.9	1905	1987-94	5.000	356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	50.000
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-97	1.500	4 CILINDRI TORPEDO	3380	1920-29	18.000	205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000	356 1500 CABRIOLET (80 CV)	1488	1951-52	55.000
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	2.000	6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3307	1927-30	25.000	205 L6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4.000	356 1500 CABRIOLET (65 CV)	1488	1952-55	55.000
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.500	8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	35.000	205 L9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.500	356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	55.000
OMEGA 1.8I/2.0	1796-1998	1986-93	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2536-3834	1936-39	25.000	205 TURBO 16	1775	1985-86	50.000	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	40.000
OMEGA 1.8I/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000	DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	8.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-94	1.000	356 A1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	1.000	DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	7.500	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	1.000	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000	DYNA Z	851	1953-59	5.500	106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	356 A1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	1.000	DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	8.000	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	356 A1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1965-68	42.000
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	6.500	106 XSI	1587	1994	1.500	356 A1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1965-69	45.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000	PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	10.000	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1280-1905	1978-88	1.000	356 B1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1969-63	42.000
OMEGA 3000 2.4V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.000	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	356 B1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1969-63	42.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	17/17 BT	848	1963-65	5.000	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1280-1905	1978-89	1.000	356 B1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1969-63	45.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 B/BA	848	1964-67	6.000	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	356 C1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	356 SC 1800 CABRIOLET (85 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA 2.0I/2.0I 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 C COUPE	848	1963-67	10.000	309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	356 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA 2.0I/2.0I 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	12.000	309 GTI (116)	1905	1987-92	1.500	356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	180.000
OMEGA 3000 V6 24V MW/S.W. (II S.)	2962	1994-99	1.500	COJ RALLYE	848	1963-65	15.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200.000
OMEGA 3.2 V6 SW (II S.)	3175	2000-02	1.500					405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	356 CONVERTIBILE D	1582	1968-89	90.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	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 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	KALLISTA	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
SENIATOR	2490-2968	1977-88	1.000					405 MIL6	1905-1998	1987-95	1.500	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000
SENIATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.000					405 T16	1998	1992-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
SENIATOR I SERIE	2490-2964	1987-93	1.500					405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000
SENIATOR 3.0I (3.0I 24V II SERIE)	2968	1987-93	1.500	<b>PEGASO SPAGNA</b>				505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000	Z 102	2472-3178	1993-98	150.000	505 D/TURBOD. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000
MONZA	2784-2968	1983-87	2.500	Z 102 SPIDER	2472-3178	1993-98	200.000	505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000					505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	500	<b>PEKING CINA</b>				505 V6	2849	1986-90	1.500	911 T/E 2400/TARGA	2191	1971-73	32.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	BJ 212	2445	1971-82	2.000	604 SL/T/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.000	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
CORSA GS	1598	1987-92	1.000					604 GRD/STD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 CARRERA S 2700	2687	1972-73	20.000
CORSA GS (II SERIE)	1598	1993-01	1.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>				605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	1.000	911 Z700/TARGA	2687	1974-75	120.000
CORSA GS 1.8 (III SERIE)	1796	2001-03	1.500	5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	15.000	605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
CORSA GS 1.8 (III SERIE)	1796	2001-03	1.500	201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	14.000	605 3.0I/SV 24	2963-2975	1989-97	1.500	911 TARGA	2687	1976-77	20.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	14.000	605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000	401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	14.000	606 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	1.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1698-1700	1991-94	1.000	601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	16.000	306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	1.000	911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	23.000
ASTRA GS 16V	1998	1991-94	1.500	402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	16.000	306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	25.000
ASTRA 1.4I CABRIOLET (II) CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	402 BERLINA LEGÈRE	1991-2142	1937-40	14.000	306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	3.000	202 BERLINA	1133	1938-49	9.000	306 D/TD	1905	1994	1.000	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3166	1998-03	4.000	302 BERLINA	1739	1936-38	11.000	406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-88	30.000
MONTEREY	3059-3166	1992-98	2.500	203	1290	1948-6									

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
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	8.000	COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1995-55	4.000	LAGUNA 0 (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	16.000	DOMANE/MANDOR BREAK	2141	1955-60	4.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000
924 S	2479	1985-88	5.000	JUVAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1961-60	4.000	SARRANE TURBOQ. (TUTTI I MOD.)	2068-2530	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5379	1988-02	35.000
944	2479	1982-87	4.000	DAUPHINE	845	1966-65	3.500	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0I V6)	2946-2963	1992-01	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	80.000
944	2681	1988-89	5.000	DAUPHINE 1083	845	1962-63	7.000	SAFRANE BITURBO	2963	1993-94	2.500	CORNICHE	6750	2000-02	85.000
944 S	2479	1986-87	5.000	DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500	PHANTOM	6749	2003	120.000
944 S	2479	1988	6.000	ONDINE	845	1961-62	4.000	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500	<b>ROVER GRAN BRETAGNA</b>			
944 S2	2990	1989-91	7.000	ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1993-40	12.000
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000	FLORIDE	845	1959-62	6.000	ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 (III S.))	2946-2963	1996-02	1.000	16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1993-40	12.000
944 TURBO	2479	1985-88	7.000	FLORIDE CABRIOLET T/S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 (III S.))	2946-2963	1997-02	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1993-40	12.000
944 TURBO	2479	1989-91	8.000	CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	7.500	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1106-1794	1990-94	1.000	P3 60	1595	1948-49	7.000
944 TURBO S	2479	1987	9.000	CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	8.000	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P3 75	2103	1948-49	8.000
944 TURBO S	2479	1988-89	9.000	8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.500	CLIO 1.8i 16V	1764	1991-96	1.500	P4 60	1997	1953-59	8.000
968	2990	1991-94	8.000	8 GORDINI	1108-1255	1965-70	8.000	CLIO 2.0i 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000	P4 75	2103	1949-54	8.500
968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000	10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500	P4 90	2103	1954-56	8.000
968 TURBO S	2990	1992-94	10.000	3	603	1961-64	4.500	CLIO SPORT V6	2946	2000-03	12.000	P4 75	2230	1959-62	7.000
928	4474	1977-82	7.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	AVANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000	P4 105	2638	1959-59	7.500
928 S	4664	1979-86	9.000	4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	AVANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500	P4 90	2638	1962-64	8.000
928 S4	4957	1986-88	11.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 105	2638	1962-64	7.500
928 S4	4957	1988	12.000	4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 105	2638	1962-64	8.000
928 S4 5M	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 AUTOMATICA	4957	1989-92	12.000	5 ALPINE	1397	1976-82	4.500	MEGANE II COUPÉ-CABRIOLET	1588-1998	2003	3.000	P4 110	2638	1962-64	9.000
928 GT	4957	1989-92	13.000	5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	5.000	LAGUNA 3.0i V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000	P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	12.000	5 TURBO	1397	1980-82	40.000	VEL SATIS 3.5 V6	3498	2002-03	1.500	P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000
959	2650	1987-88	180.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	<b>RENAULT SINPAR FRANCIA</b>							
BOXSTER	2480-2887	1996-03	12.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	R4 4X4	845-1108	1964-82	6.500	P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	10.000
BOXSTER S	3179	1999-03	14.000	4 FROG	956	1987-87	5.000	R6 4X4	1108	1972-77	3.500	P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
911 CARRERA (1987)	3387	1997-01	20.000	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
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	4.000	<b>RILEY GRAN BRETAGNA</b>							
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-94	1.000	PATHFINDER	2443	1993-97	5.500	P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500
911 GT1	3164	1997-98	350.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	2600	2639	1957-60	5.500	P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	1500	1489	1959-67	4.500	P6 3500 V6 AUTOMATICA/V8S	3528-3532	1968-76	7.000
911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	4/98	1489	1959-61	5.000	P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	4.000	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	3.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-03	22.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-03	24.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000	MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-03	24.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000	114 6T/GTA	1396	1990-97	1.500
911 CARRERA 4 S (996)	3596	2002-03	26.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	100 L4 6T/16V	1396	1990-94	1.500	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-03	25.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500	213/216	1342-1598	1984-89	750
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1390	1976-83	1.000	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000	2300 (2300S (SDI))	2350	1977-86	1.000
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000	3500 VANDEN PLAS (I (SDI))	3528-3532	1980-86	2.500
CAYENNE 3.2 V8	3189	2003	8.000	18 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	2.000	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003	10.000	18 TX	1647	1973-77	2.500	2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	1.000	827 (S/SL)/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003	15.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	827 (S/SL)/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500	HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1139-1442	1977-86	1.000	<b>SUBARU GIAPPONE</b>				SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
96	841	1960-68	4.000	HORIZON LD/EXD	1905	1963-86	1.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-03	6.000
96 V4	1498	1967-80	3.500	1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000	IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1587-1820	1992-94	1.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-03	4.000
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	8.000	SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000	IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
SONETT II/V4	1498	1967-69	8.000	SOLARA D	1905	1964-86	1.000	IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000	RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1996	2002-03	2.500
SONETT III	1698	1970-74	8.000	TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2649	1980-84	1.000	IMPREZA WRX STI	1994	2001-03	13.000	CELICA 1.8 16V	1796	1999-03	2.000
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500	TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	SVX	3338	1991-96	6.000	CELICA 1.8 16V (192 CV)	1796	1999-03	2.500
99 EMS	1985	1976-80	2.000	SAMBA	954-1360	1981-86	750	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000	CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
99 TURBO	1985	1977-78	4.000	SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000	SAMBARALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 18V 4WD	1994	1997-03	2.000	PREVIA	2438	1990-94	1.500
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500	<b>SINGER GRAN BRETAGNA</b>				LEGACY OUTBACK HB 3.0	2999	2000-03	2.500	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.900	GAZELLE	1497	1955-67	4.500	FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-03	1.500	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003	5.500
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000	GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.500	M 80	758	1992-93	750	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003	4.000
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	5.000	VOGUE	1725	1961-66	3.500	<b>SUNBEAM GRAN BRETAGNA</b>				CELICA V SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	2.000
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-94	1.500	CHAMDIS	875	1964-70	3.000	RAPIER	1390-1725	1956-67	4.500	CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	3.500
900 TURBO 16 I.S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	2.500	<b>SKODA REPUBBLICA CECA</b>				RAPIER CONVERTIBLE	1494-1592	1959-63	7.500	CELICA 2.0 TURBO 18V 6T-FOUR/4WD V.S.	1998	1993-99	6.000
900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1994-97	5.000	1200	1221	1962-59	4.000	RAPIER ROADSTER	2267	1954-56	15.000	<b>TRIUMPH GRAN BRETAGNA</b>			
9000/TURBO 16V/CO/3.0 V6	1985-2962	1985-97	1.000	440/445	1089-1221	1958-61	4.500	ALPINE (VIII/IV/V ROAD)	1494-1725	1959-68	14.000	10/20	1393	1923-25	10.000
9000 TURBO 18V/4 PORTE	1985-2290	1988-96	1.000	FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000	ALPINE TIGER V6 (II) ROAD	4262-4737	1964-68	25.000	13/35	1873	1925-27	12.000
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	2.000	OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500	VENEZIA	1592	1964-65	12.000	15	2170	1927-30	12.000
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-03	2.000	1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	1.500	IMP	875	1963-71	3.000	SUPER 7	747	1928-29	8.000
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	2.900	1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500	CALIFORNIA/STILETTO	875	1967-71	3.500	SUPER 8	832	1930	8.000
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500	100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	<b>SUZUKI GIAPPONE</b>				SUPER 9	1018	1931-32	10.000
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	2.000	105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500	SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	22.000
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.000	GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000	LJ150	539	1970-80	3.000	12/16 SCORPION	1203	1931-33	25.000
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-02	4.000	FAVORIT	1137-1289	1988-94	750	LJ80	1975-80	3.500	GLORIA 10	1027	1933	8.000	
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.000	FORMAN	1289	1990-94	750	SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500	GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPE	1232-1496	1934-37	12.000
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-03	5.000	4 R	1944	1928-30	15.000	VITARA VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000	GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	23.000
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003	6.000	6 R	2916	1929-30	20.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500	GLORIA SIX (6-6/16) SALOON/COUPE	1476-1991	1934-35	18.000
<b>SAMAS ITALIA</b>				422	1195	1929-32	8.000	X-90	1590	1996-00	4.000	GLORIA SIX (6-6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	30.000
YETI	843-903	1968-73	6.500	430	1661	1930-32	10.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000	DOLMITE VITESSE SALOON	1496-1991	1937-38	18.000
<b>SEAT SPAGNA</b>				430 D	1802	1930-36	11.000	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1288	1998-03	3.500	DOLMITE 8 ROADSTER	1990	1934	80.000
MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	633	1792	1931-34	10.000	SWIFT CABRIOLET	1288	1992-94	1.500	DOLMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	32.000
FURA	903-1438	1982-85	750	637/K/D	1961	1932-35	11.000	BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000	DOLMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	40.000
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	845	2492	1929-34	20.000	<b>TALBOT LAGO FRANCIA</b>				1800 SALOON	1776	1946-49	8.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	650	2704	1932-36	20.000	SPECIAL COUPE	3996	1936-39	130.000	1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	25.000
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-2894	1993-94	1.000	860	3880	1929-32	32.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000	2000 SALOON (RENOVIN)	2088	1949-51	10.000
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	1.000	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	SS COUPE	3996	1937-39	150.000	RENOVIN LIMOUSINE	2088	1951	12.000
RONDA	1193-1995	1979-86	750	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000	MAYFLOWER	1247	1949-53	8.000
RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000	MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	13.000
MALAGA	1193-1461	1985-91	300	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000	HERALD	949-1147	1959-70	3.000
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	300	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000	HERALD COUPE	949-1147	1959-64	3.500
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	1.500	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000	T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000	HERALD CONVERTIBLE	949-1147	1961-71	6.000
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1999-01	1.500	RAPID SIX	1961	1935	20.000	<b>TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA</b>				VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
TOLEDO	1595-1984	1991-94	750	RAPID	1385	1935-38	8.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000	VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	7.000
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750	RAPID OHV	1564	1938-47	10.000	SUNBEAM TI	1582	1979-81	2.000	TR2	1991	1953-55	30.000
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1381-1984	1993-94	1.000	RAPID 2200	2199	1941-47	12.000	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000	TR3	1991	1955-58	27.000
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	1.000	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	<b>TOYOTA GIAPPONE</b>				TR3A	1991	1957-61	28.000
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000	640 SUPERB	2492	1934-36	11.000	FJ 40	3878	1960-70	7.000	TR3B	1991	1962	30.000
<b>SIATA ITALIA</b>				SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000	ITALIA	1991	1960-61	20.000
208 CS	1996	1962-54	250.000	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500	TR4	2138	1961-65	24.000
600	633	1956-60	6.000	1101/1102	1089	1946-52	5.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500	TR4 AIRS	2138	1965-67	26.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000	<b>SMART GERMANIA</b>				FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	4.500	TR5 P.L.	2498	1967-68	30.000
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	SMART	599	1998-03	2.000	LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	5.000	TR6 P.L.	2498	1969-75	20.000
1800 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	HI-LUX	1968-2188	1979-82	2.000	2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
SPRINGER 850 SPIDER	845	1967-70	8.000	SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000	BLIZZARD	2188-2446	1980-91	2.000	2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500
<b>SIMCA/TALBOT FRANCIA</b>				SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000	LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	4.000	SPITFIRE 4	1147	1962-64	10.000
6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	SMART ROADSTER-COUPE	698	2002-03	4.500	LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	4.000	SPITFIRE MKII	1147	1964-67	8.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	<b>SPA ITALIA</b>				LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	5.000	SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	9.000
5 (3 CV)	569	1936-48	8.000	TIPO 23/23S - 20 HP TORP/BERL	2724	1920-25	35.000	LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	4.500	SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	7.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	TIPO 24S - 40 HP TORP/BERL	4426	1920-26	65.000	LAND CRUISER J8	2694-3378	1996-03	5.000	SPITFIRE 1500	1493	1974-80	8.000
ARONDE 9	1221	1961-55	4.000	<b>SSANGYONG COREA DEL SUD</b>				LAND CRUISER JB TD	2982	1996-03	4.000	STAG	2997	1970-77	12.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1966-64	4.500	KJ/KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	4 RUNNER	2366-2658	1987-96	3.000	GT6 COUPE MKI	1998	1966-68	10.000
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1967-62	5.500	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000	GT6 COUPE MKII	1998	1968-70	8.000
ARONDE OCEANIC CABRIOLET	1290	1967-62	7.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	5.000	GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	9.000
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.900	<b>STANDARD GRAN BRETAGNA</b>				4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	5.000	TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2251	1957-63	4.500	VANGUARD (V/VI)	2088	1948-63	5.000	RAV 4 3P/5P/CABRIO	1998	1994-00	2.000	1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	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
S3/SSC	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT I S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-03	25.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT I S. QTD VARIANT	1588	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
GRIFITH 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT II SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
CHIMERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1996-2316	1982-91	2.000
TUSCAN/S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1300	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
TAMORA	3605	2002/03	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT II S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
<b>UAZ RUSSIA</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	18.000	PASSAT II S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1996-2316	1982-93	2.000
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	15.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
<b>UMM PORTOGALLO</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1265	1957-67	12.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
4X4(ALTER/ALVOR)	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1265	1967-70	9.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	1781-1984	1988-94	1.500	284 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
<b>VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA</b>				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	10.000	CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	2.000	285 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1969-64	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	9.000	CORRADO 2.9V R6	2861	1991-95	2.000	282 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	1500/1500 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	1800 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
<b>VAUXHALL GRAN BRETAGNA</b>				KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
14/40	2297	1921-27	18.000	KARMANN GHIA COUPE	1493-1669	1967-69	8.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
23/60	4000	1922-26	20.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	780 GLE V6	2849	1982-87	1.500
30/98	4274	1922-26	30.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	780 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
25/70	3880	1926-28	30.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000	780 GLE D/TD	2383	1982-87	1.000
20/60	2762-2916	1927-30	25.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	780 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	6.000	NEW BEETLE	1390-1984	1988-03	2.500	780 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
80	3317	1931-32	18.000	MAGGIOLINO MEXI CO	1192-1584	1978-91	3.500	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	780 GLE D/TD SW	2383	1985-87	1.000
27 HP	3180	1933-36	15.000	PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	780 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
BIG 6	2392	1933-35	13.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	LUPU GTI	1598	1999-03	1.500	780 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	780 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	780 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	780 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1381	1990-94	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 WB VARIANT	3999	2001-03	3.000	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
12 HP	1442	1946-48	7.000	POLO COUPE G40	1272	1985-94	2.000	PHAEON 4.2 V6	4172	2003	5.000	960 201 TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
25 HP	3215	1936-39	13.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	750	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
10 HP	1203	1938-40	7.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
10 HP	1203	1946-47	6.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	NEW BEETLE CABRIOLET L4/L6	1390-1595	2003	4.000	960 201 TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
WYVERN (LIX)	1442	1948-51	4.000	GOLF I SERIE DIESEL	1471-1588	1976-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET L8 T/20	1781-1984	2003	5.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	2.500	NEW BEETLE CABRIOLET L8 T/20	1781-1984	2003	5.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1976-78	6.000	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	6.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
VELOX (LIP)	2275	1948-51	4.000	GOLF GTI 5 MARCE 1800	1588	1978-82	5.000	TOUAREG 4.2 V6	4172	2002-03	6.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
VELOX (EIP)	2275	1951-52	4.500	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500	TOUAREG 2.5 R5TDI	2461	2002-03	3.500	850 GLE/GLT	1984-2435	1981-94	1.000
VELOX (EIPV)	2282	1952-57	5.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	2.500	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1983-94	1.500
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1987-93	2.500	<b>VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA</b>				850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1983-96	2.000
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000	914/4	1679	1969-72	12.000	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000	GOLF II SERIE DIESEL	1781	1986-91	1.000	914/6	1991	1969-72	20.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
CRESTA (EPC)	2262	1954-57	5.000	GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000	914 L8	1795	1973-75	10.000	S70 20V TURBO	2319-2435	1986-01	2.000
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	V70 20V TURBO	1984-2435	1986-03	3.000
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	<b>VOLVO SVEZIA</b>				V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1986-03	4.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-92	2.500	ÖV 4	1944	1965-29	25.000	S80 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000	PV 4	1944	1967-29	25.000	V90 2.9 24V	2922	1996-98	3.500
VICTOR	1507	1957-59	4.500	GOLF III (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1991-94	2.000	PV 4	1944	1967-29	25.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	GOLF III (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1991-94	2.000	PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	15.000	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	GOLF III D/TD	1896	1991-94	1.000	PV 658/657/658/659	3670	1935-37	15.000	C70 COUPE	1948-2435	1996-03	2.000
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1993-94	1.000	PV 36 «CARIACA»	3670	1935-38	15.000	C70 CABRIOLET	2319-2435	1988-03	4.000
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-94	1.000	PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	15.000	C80 2.8 24V TURBO	2783	1988-03	3.000
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	3.000	GOLF III GTI 18V	1994	1991-97	1.500	PV 60/61	3670	1942-50	12.000	S80 2.9 24V	2922	1988-03	2.500
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX4-90	1159-2279	1972-78	2.000	GOLF III GTI G18V	1994	1991-97	1.500	PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	10.000	940 GLE	2849	1980-83	1.500
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	3.000	PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	10.000	940 TURBO	2316	1980-94	1.500
VENTORA	3294	1968-72	3.500	GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	2.500	SPORT	1414	1966-67	25.000	940 GLE TURBODIESEL	2383	1990-94	1.000
VENTORA II	3294	1972-76	3.000	JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	750	PV 544	1583-1778	1988-65	8.000	940 GLE SW	2849	1980-83	2.000
VNA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	2.000	JETTA I SERIE DIESEL	1588	1980-83	500	TP 21	3650	1956-59	8.000	940 TURBO SW	2316	1980-94	2.000
VNA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000	JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500	LAPLANDER	1778-1990	1969-76	7.000	940 GLE TURBODIESEL SW	2383		

# Istituto Vendite Giudiziarie

TRIBUNALE DI GENOVA

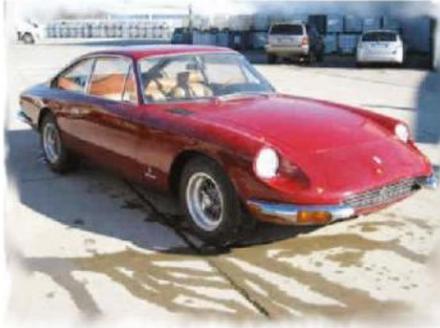
GIUDICE DELEGATO: DOTT.SSA CARTA LUISA

CRONOLOGICO R.G.P.M. 10771/2005/21 RG. 2506/2008 MEM. TRIB. 214/2009

SI RENDE NOTO CHE IL GIORNO 20 MARZO 2014 ALLE ORE 15.00 PRESSO I NOSTRI UFFICI SI PROVVEDERA' ALLA VENDITA DEL BENE MOBILE RELATIVO ALLA PROCEDURA DI CUI SOPRA:

**Ferrari 365 GTC 2+2 anno 1969**

numero di telaio 12569 (da immatricolare)



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



TRIBUNALE DI MANTOVA

GIUDICE DELEGATO: DOTT.SSA LAURA DE SIMONE – CURATORE: DOTT. MARCO SIGNORINI

FALLIMENTO N. 76/12

SI RENDE NOTO CHE IL GIORNO 20 MARZO 2014 ALLE ORE 15.00 PRESSO I NOSTRI UFFICI SI PROVVEDERA' ALLA VENDITA DEL BENE MOBILE RELATIVO AL FALLIMENTO DI CUI SOPRA:

**Alfa Romeo GIULIA 1300c.c. telaio AK576365-type 10539-omolog. IGM4469OM (da immatricolare)**



**So.ve.mo s.r.l.**

Via I Maggio 3 - 46030 San Giorgio - Mantova - Tel. 0376 220694 - Fax 03761999864 - e-mail [info@sovemo.com](mailto:info@sovemo.com)  
[www.sovemo.com](http://www.sovemo.com) - [www.astagiudiziaria.com](http://www.astagiudiziaria.com)



**Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati**



**LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1956.**  
 Iscrivibile 1000 miglia. Una delle prime prodotte. Asi targa oro, italiana da sempre, Matching Numbers. Restauro totale altamente professionale da artigiani specializzati in vetture Lancia Aurelia. **ECCELSA RARISSIMA**



**LANCIA AURELIA B20 GT 2° SERIE, 02/1953.**  
 Interni in panno Lancia nocciola. Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia. Matching Numbers. **ISCRITTA ASI. RESTAURO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



**M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970.** Cambio autom. Interni MB TEX Marrone. Sedili MB Tex e Predepuil 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 RALLYE 1.3 1ª SERIE LEVA LUNGA 1.298cc TIPO 818.330, 03/1968.**  
 Bianco Saragata, 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, Capotta in tessuto nero. Matching Numbers. Iscritta e Omologata ASI 3° Grado Targa Oro. **RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI.**



**ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER TIPO 101.23, 01/1963.**  
 Interni in Sky nero, 2.145 Km dal restauro totale. Vettura in condizioni immacolate. Restauro di fonderia, meccanica, selleria, impianto elettrico e cromature, marmitta in acciaio. **ISCRITTA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



**A.R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967.** Interni in sky panna. Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 74...), 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. TIPO 115A1A IV SERIE, 10/1991.**  
 Km. 77.057, Autoradio con antenna elettrica, Alzacristalli elettrici, Cerchi in lega, Hard Top, Copri capote frangetivo. **COME NUOVA, ISCRITTA ASI - RAR**



**SINGER NINE SPORTS TOURER, 01/1934.**  
 Meccanica revisionata da Claudio Maglioli. ASI targa oro. Vettura per oltre 30 anni appartenuta alla stessa famiglia. **Vettura ideale per manifestazioni importanti di regolarità in quanto catalogata con coefficiente bassissimo. RARISSIMA.**



**ALFA ROMEO SPIDER 1600 TIPO 115 A2 IV SERIE, 03/1992.** Km. 51.623, Interni e pannelli in textilite beige, Capote nera, Hard Top originale, Targhe (CR) e documenti originali, pari al nuovo. **ISCRITTA ASI.**



**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, tela 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.**



**PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981.**  
 Pazifik Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi **ISCRITTA ASI.**



**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 A.V.S. PERFETTA.**



**BMW 2002 TI FARI POSTERIORI TONDI, 03/1973.** Autoradio GRUNDING, Interni in similpelle e stoffa blu, Targhe e documenti originali (CO). Restauro totale e maniacale. **SUPERPREZZO.**



**MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI, 01/1982.**  
 Una delle prime 350 prodotte, telino n. 100323, targhe originali (PG 42...), documenti e doppie chiavi originali, manutenzione documentata, distribuzione nuova, **ISCRITTA 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. Fondinebbia Marshall originali, Pannelli Blu avio. Lamierati Insoni. Matching Numbers. **OMOLOGATA ASI, ECCELSA.**



**MERCEDES BENZ 190 SL 1ª SERIE, 06/1956.**  
 Strawberry Metallic. Cod. 543. Disponibile Fiche Regolarità, iscritta registro storico Nazionale A.A.V.S., Capote in tela Nera. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI.**



**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 RAR.**



**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. **DISPONIBILE ANCHE FAGGIO 1ª SERIE 06/1973, ISCRITTA ASI. COME NUOVA.**



**VOLKSWAGEN MAGGIOLINO TIPO 11/02 1.192cc VETRO PIATTO, 06/1970.** Interni in Sky Bordeaux. Restauro, Targhe (BG 23) originali, Chiavi originali **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO.**

**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**

# 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	642N65/N65R	7298	1959-63	3.500	190.38	171.74	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000				
800	8725	1940-50	10.000	642T65	7298	1959-63	4.200	190.38 SPECIAL	171.74	1980-84	2.800	LEDNOCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000				
450/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CMLE)	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	9.000	671N	6650	1952-55	7.800	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEDNOCINO 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				
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.48 TURBOSTAR	171.74	1989-92	4.000	LEDNOCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000				
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	171.74	1981-92	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	13298	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000				
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1160	1966-83	1.100	682N3	11548	1962-84	2.500	190/280/300 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				
<b>ASTRA ITALIA</b>																			
BM19/Z1/Z2	11590-17174	1966-80	1.000	C40/C50	4678	1959-60	2.000	330.35	171.74	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000				
BM25	19550-17174	1972-80	1.000	682N4	11548	1970-84	2.000	<b>LANCIA ITALIA</b>											
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>																			
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	682T4	11548	1970-84	2.400	3R0 464/564	6875	1938-47	12.000	TITANO S	11150	1961-67	3.500				
VISCONTED/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	690N1/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	ESAR0	6875	1942-46	11.000	10Q/120	7412	1967-70	1.500				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600	690N1/N1/N2 3 ASSI - 690T1/T1/T2	11548	1961-66	4.000	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	150	8905	1967-70	1.800				
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800				
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>																			
TM3300/4/400	9308-12066	1975-80	1.500	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 8503	8864	1956-62	6.000	190/280	14886	1970-75	3.200				
<b>BIANCHI ITALIA</b>																			
MILES/CM5	4939-4847	1934-52	8.000	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	<b>OMT ITALIA</b>							
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	BETA/BETA DIESEL/BETA190	1908-1963	1950-61	4.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500				
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600	618N/N1	2893	1965-67	1.300	JOLLY	1090	1959-63	1.500	<b>PEUGEOT FRANCIA</b>							
FILARETE	5319	1951-56	2.800	618N2/N3	3455	1967-77	800	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800				
AUDAX	5319	1951-56	3.500	625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA ES/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600	<b>RENAULT FRANCIA</b>							
<b>CITROËN FRANCIA</b>																			
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA ES/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	ESTAFETTE							
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	645/650/662N II SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	845-1289							
<b>FIAT ITALIA</b>																			
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESADELTA E 520 TRATTI 4 ASSI	10521	1968-75	3.600	<b>SCANIA SVEZIA</b>							
15TER	4398	1913-22	10.000	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	110	11020	1969-76	2.100				
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	693N/T	12883	1966-70	2.000	ESADELTA C 402 TRATTI 4 ASSI	9469	1967-75	2.400	140	14180	1969-76	2.500				
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	238	1197-1498	1969-75	500	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	86	7790	1976-81	1.300				
621	2516	1930-35	8.000	884N/T	9819	1970-73	1.200	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>											
621/621N	4580	1934-39	10.000	691N/T	13798	1970-73	2.200	150 D14	9500	1960-73	1.000	111	11020	1976-81	1.500				
632N/633N	5640	1931-37	12.000	619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	141	14180	1976-81	2.000				
634N III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	360 D18	19145	1975-80	1.800	82	7790	1981-88	1.000				
626N	5750	1939-47	5.000	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	<b>MAN GERMANIA</b>											
666N/N7	9365	1939-47	8.000	242	2498	1975-82	500	F8 FONTON	11413	1956-69	1.000	112	11020	1981-88	1.200				
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	<b>FORD EUROPA</b>								142	14190	1981-88	1.500				
640N	6032	1948-52	4.500	TALUNUS TRANSIT	1498	1962-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	142T	14190	1981-88	2.000				
680N	10170	1948-52	7.000	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	<b>MERCEDES GERMANIA</b>								38R	4053	1936-46	10.000
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	<b>SPA ITALIA</b>							
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	ISOTTA FRASCHINI ITALIA				LPI SERIE (ECCETTOL P333)	4580-10810	1950-65	1.700	38R							
642N	6650	1952-55	4.200	D85	5800	1937-46	8.000	LP333	10810	1958-61	3.000	<b>UNIMOG GERMANIA</b>							
642T	6650	1952-55	5.000	D80	7300	1937-46	12.000	LPII SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	BOHERINGER	1767	1947-51	4.000				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	<b>IVECO ITALIA</b>								401/411	1767	1951-63	4.000				
642T2/T6	6650	1955-58	4.800	40	3455	1976-80	500	L319	1767	1956-69	1.200	404	2195	1955-80	1.000				
<b>VALUTAZIONI IN CRESCITA</b>																			
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	406/416	1767	1963-88	2.000				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	50/55/65/75/90/110	3455-4561	1970-76	800	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	<b>VIBERTI ITALIA</b>							
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	<b>OM ITALIA</b>								BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>							
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	TALURUS	5320	1939-47	7.000	F88	9602	1965-77	2.000				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	TALURUS 340	5320	1949-51	4.000	F89	19519	1970-77	2.000				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500	SUPER TALURUS	5836	1951-57	5.000	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800	ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700				
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	190.35	17174	1980-84	1.500	SUPERORIONE	11630	1952-60	9.000								

# LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
<b>AMC/RAMBLER</b>				<b>CADILLAC</b>				<b>CHEVROLET</b>							
AMBASSADOR		1966-74	5.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000
JAVELIN		1968-70	17.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	CONVERTIBILE		1946-48	75.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500
AMX		1968-70	30.000	COUPÉ		1946-52	25.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500
HORNET		1970-75	4.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	CONVERTIBILE		1949-58	15.000				
GREMLIN		1971-78	4.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	COUPÉ		1949-54	18.000				
PACER		1975-80	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	ELDORADO COUPÉ		1953	200.000				
EAGLE		1981-87	6.000	COUPÉ		1953-58	30.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000				
<b>BUICK</b>				<b>CADILLAC</b>				<b>CHEVROLET</b>							
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	9.000				
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	STATION WAGON		1946-48	75.000				
STATION WAGON		1946-53	80.000	COUPÉ		1946-52	25.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000				
SKYLARK		1963	130.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	STATION WAGON		1949-58	15.000				
STATION WAGON		1954-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	COUPÉ		1949-54	18.000				
SKYLARK		1954	100.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	CONVERTIBILE		1953	200.000				
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	COUPÉ		1953-58	30.000	ELDORADO COUPÉ		1953	200.000				
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000				
CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000				
				BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	ELDORADO TC		1959-60	17.000				
								<b>CHEVROLET</b>							
								MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	5.000				

## I Raccoglitori di

## RUOTECCLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche. Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

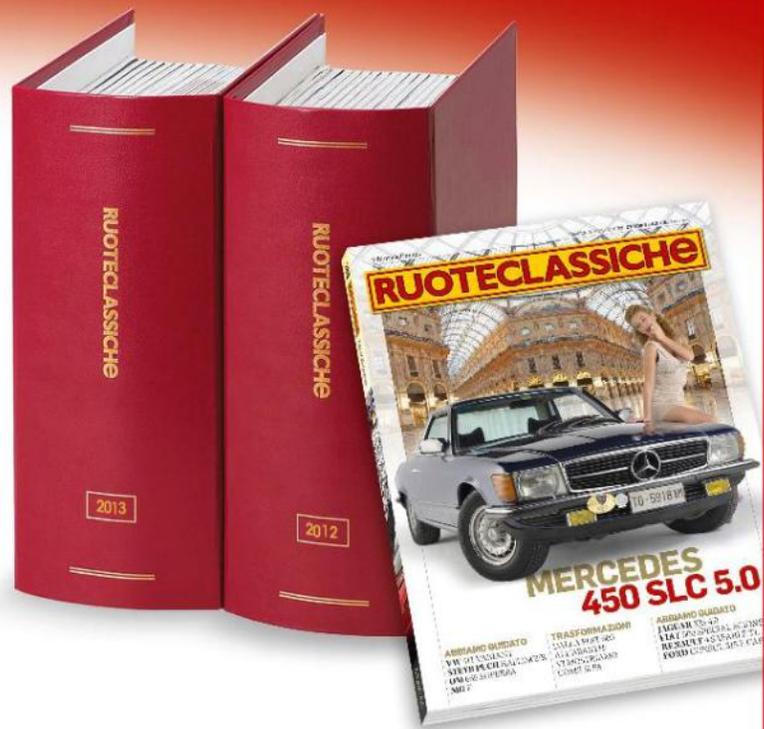
Ogni Raccoglitore

€ **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	
CONVERTIBILE		1958-60	40.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	PLYMOUTH				
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	HAWK		1958	25.000	
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000					GHIA LIMOUSINE		1957-61	22.000					
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	<b>EDSEL</b>				BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	STATION WAGON		1946-49	50.000	
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	COUPÉ		1958	15.000	CONVERTIBILE		1981-83	3.500	CONVERTIBILE		1946-56	18.000	
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	CONVERTIBILE				STATION WAGON		1950-56	10.000	
CORVAIR TURBO		1962-66	9.000	STATION WAGON		1958	12.000	<b>KAISER</b>				FURY COUPÉ		1966	30.000	
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	BERLINA/COUPÉ		1947-55	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000	
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	COUPÉ		1959-60	12.000	DELUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	STATION WAGON		1957-60	12.000	
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	COUPÉ		1957-60	20.000	
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	STATION WAGON		1959	10.000	<b>LINCOLN</b>				CONVERTIBILE		1957-60	55.000	
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	<b>FORD</b>				2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	FURY COUPÉ		1957-58	45.000	
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	T TOURING		1928-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500	
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	T SEDAN/COUPÉ		1928-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	STATION WAGON		1961-74	7.000	
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A PHAETON		1927-32	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000	
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000	
CAMARO COUPÉ	6 CIL-30%	1967-73	10.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	50.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000	
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL-30%	1967-69	20.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000	
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	23.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000	
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	40.000	
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 COUPÉ		1935-42	35.000	BERLINA		1977-89	5.500	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000	
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000	
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	35.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	COUPÉ		1977-89	10.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000	
CAMARO COUPÉ	6 CIL-30%	1975-81	10.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	<b>MERCURY</b>				CUDA COUPÉ	440+50%/HEM+150%	1970-71	40.000	
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	COUPÉ		1946-51	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	70.000	
CAMARO COUPÉ	4/6 CIL-30%	1982-91	5.500	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	25.000	BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000	
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	<b>PONTIAC</b>				
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000	
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	120.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000	
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	HARDTOP		1952-59	15.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	STATION WAGON		1946-52	45.000	
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	COUPÉ		1949-52	14.000	
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1955-57	55.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000	
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1996-03	15.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	45.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	COUPÉ		1953-60	14.000	
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1958-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	CONVERTIBILE		1953-60	40.000	
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1958-60	35.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	STATION WAGON		1953-60	15.000	
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	CONVERTIBILE		1960-70	17.000	SAFARI		1955-57	40.000	
				FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	4.500	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	140.000	
<b>CHRYSLER</b>				FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	15.000	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	20.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	9.000	
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-V.S.	1961-66	14.000	COUGAR COUPÉ		1967-73	15.000	COUPÉ		1961-74	12.000	
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-V.S.	1961-66	22.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	25.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000	
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG COUPÉ	6 CIL-20%	1964-66	20.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	23.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500	
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	110.000	MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20%	1964-66	25.000	<b>METROPOLITAN</b>				TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	10.000	
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20%	1964-66	30.000	COUPÉ		1954-62	10.000	GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	14.000	
300 COUPÉ		1955-61	85.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GTO COUPÉ		1964-67	35.000	
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	<b>OLDSMOBILE</b>				GTO CONVERTIBILE		1964-67	50.000	
COUPÉ		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000	
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG COUPÉ	6 CIL-20%	1967-68	23.000	STATION WAGON		1946-48	70.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000	
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20%	1967-68	30.000	COUPÉ		1946-60	15.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	18.000	
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	60.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	18.000	
COUPÉ		1962-74	10.000	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	FIREBIRD COUPÉ		1949-60	15.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000	
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V+V.S.	1967-76	12.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	35.000	GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000	
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPÉ I.S. (RETYLING)		1969-73	12.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	125.000	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000	
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	5.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000	
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG FASTBACK I.S. (RETYLING)		1969-73	18.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.500	TRANS AM		1969	120.000	
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBILE I.S. (RETYLING)		1969-73	20.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	10.000	TRANS AM		1970-73	35.000	
				MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	TRANS AM		1974-81	20.000	
<b>DE SOTO</b>				MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	COUPÉ		1961-74	10.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG COUPÉ	II SERE	1974-78	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	<b>SHELBY</b>				
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VI-VII S.	1977-82	4.500	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000	
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG COUPÉ	II SERE	1979-86	4.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	140.000	
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG CONVERTIBILE	II SERE	1979-86	6.000	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000	
COUPÉ		1957-60	25.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	130.000	
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	MUSTANG CONVERTIBILE	II S. (REST.)	1987-93	6.500	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	155.000	
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1989-97	5.000	TORONADO COUPÉ		1966-70	18.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	175.000	
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	100.000	<b>FRAZER</b>				HURST OLDS		1968-69	30.000					
				BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	442 COUPÉ		1970-72	28.000					
<b>DODGE</b>				CONVERTIBILE		1947-51	20.000	442 CONVERTIBILE		1970-72	40.000					
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56														



**MA\*FRA®**  
i cosmetici per la vostra auto

Made in Italy

MAIN SPONSOR  
2014 2014  
**WINTER MARATHON**



**MA\*FRA®**  
cosmetics for your car

**MA\*FRA®**  
cosmetics for your car

2014 1 2014  
**WINTER MARATHON**  
Madonna di Campiglio

**GUARDA IL VIDEO  
DELL'ULTIMA EDIZIONE**

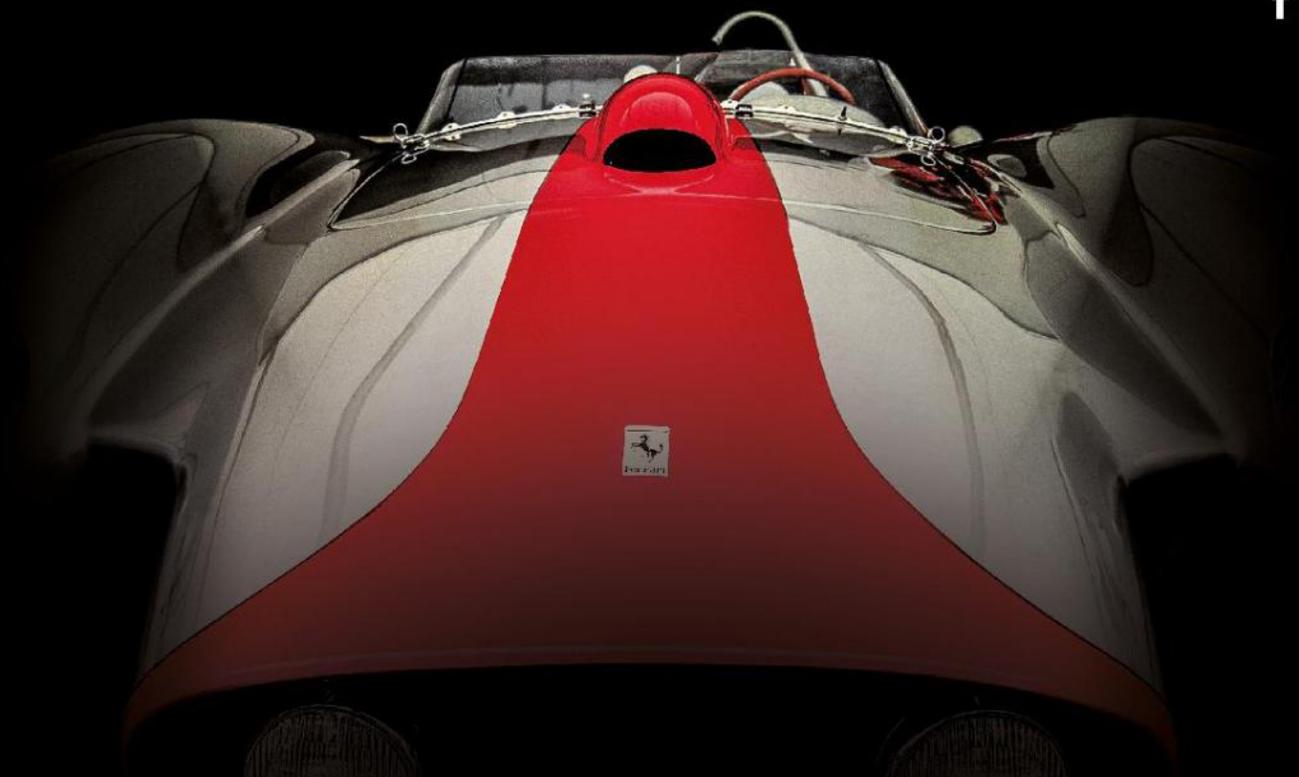


*Nessun limite per la cura  
della tua auto!*

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)



# MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

**25 - 26 - 27 APRILE 2014**

**fieramilano**

Polo fieristico Rho | Orario: 9.30 - 19.00

Nel lungo week end del 25, 26, 27 Aprile torna Milano AutoClassica:  
l'appuntamento atteso dagli appassionati dell'auto d'epoca, quest'anno  
ancora più ricco di eventi, novità e grandi nomi.

[WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM](http://WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM)

CON IL PATROCINIO DI:



GIORGIO NADA EDITORE



UN EVENTO ORGANIZZATO DA: ORGACOM - Tel +39 0572 91.04.74 - [fiere@orgacom.it](mailto:fiere@orgacom.it)